



## Bilag 1. Budgetnotater

Bilaget indeholder de budgetnotater, der ligger til grund for budgetaftalen. Det er imidlertid vigtigt at være opmærksom på, at ikke alle budgetnotater afspejler teksten og bevillingen i budgetaftalen.

Budgetnotater, der er publiceret på Budgethjemmesiden 2015:

- TM1. Klimatilpasningspakke 1.0
- TM4. Trafiksikkerhed og skoleveje
- TM6. Bedre fremkommelighed på vej og fortov (med bilag)
- TM7. ITS og trafikoptimering – 2. bølge af ITS-investeringer i København (med bilag)
- TM8. Trafikcentral København (med bilag)
- TM9. Istandsættelse af byens legepladser
- TM16b. Copenhagen Connecting – Gør det nemt at være københavnere
- TM24. Fortsættelse af den boligsociale indsats i København (med bilag)
- TM25. Flere almene boliger
- TM26. Gebyrfritagelse for kollegie- og ungdomsboligbyggeri
- TM27. Afskaffelse eller nedsættelse af byggesagebyrer (med bilag)
- TM28a. Udviklingsplan for Urbanplanen – Etape 1 (med bilag)
- TM30b. Helhedsgenopretning og støjreducerende asfalt på Folehaven (bilag)
- TM33. Byrum og genbrug på Herman Bangs Plads
- TM40. CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025 – Fortsat implementering og de næste skridt (med bilag)
- TM41. Cykelby for alle (med bilag)
- TM51. Litauens Plads – Fra sanering til moderne byrum
- TM54. Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på Metro Cityringen
- TM59. Metro Cityringen – Finansiering af færdiggørelse af udskudte anlægsprojekter
- TM60. Løft af byrum ved de nye metroforpladser
- TM65 Administration og udvikling af parkeringsområdet
- TM66. Pulje til parkeringspladser
- TM67. Idéoplæg om byrum i Åboulevard ved frilæggelse af Ladegårds Å (med bilag)
- TM84. Den Frie Udstillingsbygning – Medfinansiering af haveprojekt
- TM87. Ny Amagerbrogade – Etape 2 (med bilag)
- TM90. Udlejekontrol – Øget kontrol af firmaudlejning
- TM94. Jobrotation i Teknik- og Miljøforvaltningen
- ØK10. Ældre, gangbesværede og den kollektive trafik
- ØK14. Opgradering af buslinje 18 til A-bus
- ØK17. Færre utrygge steder i København
- BI24. Københavns Erhvervshus og Københavns samlede erhvervs- og vækstpolitik (Erhvervspakke) (bilag)

Budgetnotater, der ikke er publiceret på Budgethjemmesiden 2015:

- Fredeliggørelse af Grøndals Parkvej mellem Rebildvej og Godthåbsvej
- Metrohaver i Ørestad
- Frugttræer på Borgergade
- Nordre Frihavnsgade – Bedre cykelforhold fra Trianglen til Randersgade (bilag)
- Helhedsplan for Utterslev Mose



## TM I Klimatilpasningspakke 1.0



15. juli 2014

Sagsbehandler  
Jan Rasmussen

### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Baggrund

Københavns Kommunes skybrudsplaner for samtlige vandoplande blev vedtaget i slutningen af 2013 og begyndelsen af 2014. Implementeringsplan for Klimatilpasningsplanens over 250 projekter fremlægges til politisk behandling i Borgerrepræsentationen i januar 2015.

Der er dog allerede nu behov for midler til igangsættelse af projektering af den kommunale andel af klimatilpasningsprojekterne, samtidig med at HOFOR påbegynder den takstfinansierede projekteringsdel. Iværksættelse af klimatilpasningsprojekterne giver et øget behov for koordinering internt i Københavns Kommune og i samarbejde med HOFOR for at opnå besparelser og reducere problemer med fremkommeligheden i byen i anlægsfasen.

Skybrudsløsningerne takstfinansieres gennem de afgifter, der opkræves ved vandafledning m.v. Men hvis der sammen med skybrudsløsninger skal skabes forbedring af gade- og byrum samt forbedrede transportløsninger, skal skybrudsløsningerne suppleres af kommunal anlægsfinansiering. I denne sammenhæng er færdiggørelse af Skt. Kjelds Kvarter vigtig, da det er et demonstrationskvarter, der kan vise, hvordan klimasikringen af et helt kvarter kan tage form i et samarbejde mellem borgere, forsyningsselskab og kommune.

Private har ligesom kommunen mulighed for at ansøge Forsyningssekretariatet om medfinansiering til skybrudssikring. HOFOR og Københavns Kommune modtager samtidig et stigende antal henvendelser fra borgere, der ønsker at komme i gang med klimasikring. Der er derfor behov for vejledning og information for også at få private i gang med skybrudssikringer.

## Indhold

Dette budgetønske omhandler følgende klimatilpasningsindsatser:

### *Partnerskab med grundejerforeninger om privat skybrudssikring*

HOFOR og Københavns Kommune oplever en stigende efterspørgsel fra private grundejere, der ønsker at komme i gang med at anlægge skybrudsveje m.v. Det er imidlertid de færreste, der kender reglerne om medfinansiering fra Forsyningssekretariatet. Det foreslås derfor, at der etableres et partnerskab med grundejerforeninger og HOFOR, der sammen med Københavns Kommune skal hjælpe private med vejledning om skybrudssikring og information om muligheder for medfinansiering. Partnerskabet skal samtidig inddrage lokaludvalgene i vejledning af grundejerforeningerne.

Koordinering med private initiativer er meget vigtig for at optimere indsatsen og undgå fejlinvesteringer fra både privat og offentlig side. HOFOR har i Forsyningssekretariatet fået godkendt at kunne anvende takstmidler til koordinering, for så vidt angående den afløbstekniske del. Det er derfor nødvendigt, at Københavns Kommune kan indgå i partnerskaberne for at sikre den overordnede koordinering og indtænke kommunens øvrige strategier og planer i den tilhørende byrumsudvikling og anvendelse. En del af den indsats kræver ideudvikling og rådgivning om bl.a. udformning af byrum. Der skal derfor afsættes midler til de ekstra ressourcer og kompetencer som projektet forudsætter.

### *Skt. Kjelds Kvarter – Skt. Kjelds Plads og Bryggervangen*

Skt. Kjelds Kvarter er udvalgt til at være demonstrationsprojekt for klimatilpasningsløsninger i København. Kvarteret skal være et udstillingsvindue for den sammensmeltning af vandhåndtering og gode byrumsløsninger, som er visionen med klimatilpasningen i København. Kvarteret er samtidigt en del af områdefornyelsen for Skt. Kjelds Kvarter. Arbejdet gennemføres derfor sammen med det lokale Områdefornyelsessekretariat for at sikre borgerinddragelsen og den lokale forankring.

I Skt. Kjelds Kvarter er formålet at samle og forsinke regnvand i den højest beliggende del af kvarteret. Her afkobles så meget areal som muligt fra kloak for at minimere udgifterne til skybrudssikring længere nede mod havnen. Etablering af grønne løsninger skal medvirke til at køle byen, skabe et sundt mikroklima og øge naturindholdet i området. Disse løsninger skal samtidig kobles til områdeløftets initiativer og projekter samt omlægningen af fjernvarme i området. Skt. Kjelds Plads og Bryggervangen vil være centrale i denne struktur sammen med Tåsinge Plads, som er ved at blive anlagt og forventes færdig i efteråret 2014. Her ønskes der midler til disse to projekter.

### *Projektering og koordinering af medfinansieringsprojekter*

Projektering og koordinering af medfinansieringsprojekter vil primært fokusere på at klargøre planlægningen af øvrige projekter, således at disse

kan lægges frem til politisk beslutning. Dette vil indebære, at Københavns Kommune i samarbejde med HOFOR indleder første del af planlægningen, projektudvælgelsen m.v., således at der sikres et jævnt flow i antallet af projekter og den løbende eksekvering dermed sikres. Koordinering med øvrige anlægsprojekter er vigtig i forhold til at reducere anlægsomkostninger samt ulemper med støj og fremkommelighed i anlægsfasen.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Københavns Kommunes Klimatilpasningsplan skal implementeres for at opnå målene om en klimatilpasset by, der kan modstå fremtidens kraftigere regn, stormflod fra havet og et varmere vejr.

Effekten er desuden grønnere og bedre byrum, mere velfungerende trafikafvikling samt en række løsninger, der transporterer vandet på overfladen samtidig med, at byens rum renoveres og forbedres med grønne forbindelser på tværs af byen.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

<b>(Del)aktivitet</b>	<b>Afledt effekt</b>
Partnerskab med grundejerforeninger om privat skybrudssikring	- Privat medfinansiering af klimasikring. - Afkobling af afvandingsareal fra kloaknettet. - Mindsket behov for udbygning af kloaknettet.
Skt. Kjelds Kvarter – Skt. Kjelds Plads og Bryggervangen	- Sikring af området mod 100 års-regn. - Afkobling af 30 % af områdets afvandingsareal fra kloaknettet. - Tilpasse byen til et varmere vejr. - Øget naturpotentiale i området. - Samarbejde og kobling med områdeløft Skt. Kjelds Kvarter.
Projektering af medfinansieringsprojekter	- Projektering af den kommunale andel af klimatilpasningsprojekterne i samarbejde med HOFOR.
Koordinering og vejledning	- Sikre fremdrift i eksekvering og sikre koordinering med andre aktører.
Beskæftigelseseffekt (45 mio. kr.)	54 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

#### *Bydele*

Projektet om Skt. Kjelds Kvarter vedrører Østerbro, mens partnerskab med grundejerforeninger om skybrudssikring samt projektering og koordinering af medfinansieringsprojekter vedrører alle bydele i København.

#### **Økonomi**

##### *Partnerskab med grundejerforeninger om privat skybrudssikring*

Partnerskabet skal etableres sammen med grundejerforeninger og HOFOR, og der ønskes midler til oplysning om muligheder for medfinansiering og vejledning om klimasikring. Dette partnerskab er meget vigtigt for at kunne implementere skybrudsplanen fuldt ud. Det er en meget omfattende indsats at etablere denne kontakt. Omkring en tredjedel af skybrudsløsningerne ligger på private fællesveje, svarende til ca. 134 km.

vej. Indsatsen udgør derfor en meget vigtig del af den videre implementering af klimatilpasningsplanen. Opgaven omfatter bl.a. dialog med de private grundejere om at finde løsningsforslag og udarbejde konkrete projekter. Flere af løsningerne er meget centrale for implementering af den samlede løsning.

Erfaringer fra Skt. Kjelds projektet, viser at der kræves en omfattende dialog med grundejere for at nå frem til en løsning. Der er brug for en bred vifte af kompetencer for at nå i mål med løsningerne. Det omfatter ekspertise indenfor bl.a. byudvikling, jura, hydraulik, kommunikation og miljøforhold.

Midlerne afsat i budget 2012 og 2013 er anvendt og disponeret til gennemførelse af skybrudskonkretisering, projektering og anlæg samt til projektledelse. For at kunne gennemføre de næste trin i implementering af klimatilpasningsplanen er det nødvendigt at tilføre yderligere ressourcer.

For at løfte opgaven er en tilførsel af 2 mio. kr. til opgaven i både 2015 og 2016 et absolut minimum.

#### *Skt. Kjelds Kvarter – Skt. Kjelds Plads og Bryggervangen*

Klimakvarter-projektet gennemføres i samarbejde med HOFOR, og der er indgået en aftale med HOFOR om medfinansiering af dette projekt. Aftalen kan effektueres, såfremt der gennem dette budgetønske opnås finansiering til den kommunale del, der har estimerede anlægsudgifter på 20 mio. kr. Der er allerede bevilliget midler til at igangsætte projekteringen, men der er ikke afsat midler til selve anlæggelsen. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter fra 2016 og frem, da Bryggervangen og Skt. Kjelds Plads bliver omlagt til også at være skybrudsvej, opmagasinering og forsinkelsesvej som led i den vedtagende oplandsplan på vandområdet Ydre Østerbro. Der er samtidig øgede driftsomkostninger for vintertjenesten, da projektet arbejder med en alternativ glatførebekæmpelse med kaliumformiat på vejarealer og fortove.

#### *Projektering og koordinering af medfinansieringsprojekter*

Projektering og koordinering af medfinansieringsprojekter har estimerede anlægsudgifter på 21 mio. kr. Udgifter til projektering, koordinering og vejledning er en nødvendig aktivitet for, at Københavns Kommune sammen med HOFOR kan påbegynde implementering af Klimatilpasningsplanen, som rækker ud over budgetoverslagsårene. Den videre projektering og koordinering er nødvendig for at kunne foretage en planlægning, der sikrer, at der opnås den nødvendige synergi med andre anlægsprojekter på både kort og lang sigt. Derfor skal projektering og koordineringsindsatsen påbegyndes allerede nu, uanset omfanget af projekter, der besluttet, igangsæt indenfor en kort tidshorisont. Endvidere skal projekteringen danne baggrund for udarbejdelse af budgetønsker i de kommende år. Takstmidler kan kun anvendes til projektering af HOFORS afløbstekniske del. Udarbejdelse af budgetønsker og projektering

af den kommunale del af overfladeløsningerne skal finansieres af Københavns Kommune.

Da medfinansieringsprojekterne skal godkendes i Forsyningssekretariatet året forud for at anlægsfasen påbegyndes, er det nødvendigt at den videre projektering påbegyndes straks i 2015.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Partnerskab med grundejerforeninger om privat skybrudssikring		2.000	2.000			4.000	4.000*
- Skt. Kjelds Kvarter: Skt. Kjelds Plads			10.500			10.500	
- Skt. Kjelds Kvarter: Bryggervangen			9.500			9.500	
- Projektering af medfinansieringsprojekter		3.000	5.000			8.000	8.000*
- Koordinering og vejledning af medfinansieringsprojekter		3.000	5.000	5.000		13.000	13.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>8.000</b>	<b>32.000</b>	<b>5.000</b>		<b>45.000</b>	<b>25.000*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Skt. Kjelds Kvarter **			575	750	750	2.075	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>575</b>	<b>750</b>	<b>750</b>	<b>2.075</b>	

Note: \*\* Der anvendes en enhedspris for afledte serviceudgifter på 55 kr. pr. m<sup>2</sup> for pladser og 200 kr. pr. m<sup>2</sup> for grønne sammenhængende bånd/gadeforløb. HOFOR finansiere driften af den hydrauliske funktion ved overfladeløsning. Det bemærkes, at vejens drift og vedligeholdelse er bevilliget ved beslutning om vejens statusskift i 2013. Der er beregnet 400.000 kr. pr. år for omstilling af vintertjensten fra vejsalt til alternativ glatforebekæmpelse.

Tabel 3. Tidsangivelse: Partnerskab med grundejerforeninger om privat skybrudssikring

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2014
Etablering af partnerskab	Januar 2015 – December 2016

Tabel 4. Tidsangivelse: Skt. Kjelds Kvarter – Skt. Kjelds Plads og Bryggervangen

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Medio 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Ultimo 2016

Tabel 5. Tidsangivelse: Medfinansieringsprojekter

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2014
Projektering og koordinering	Januar 2015 – December 2017

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Projekterne omhandler klima- og skybrudsløsninger, der er nye typer af projekter, som Teknik- og Miljøforvaltningen i gang med at løse. For at kunne løse projekterne vil en del af arbejdet derfor være at afsøge nye løsninger og metoder. Det indebærer, at projekterne indeholder et udviklingsarbejde, hvilket er forbundet med en vis risiko.

I projekterne skal ejerforhold på de konkrete projektsteder også afklares, og der er flere interessenter, der skal tages hensyn til under udarbejdelse og gennemførelse af projekterne.

På baggrund af dette, vurderes det, at der er en middel risiko for at den afsatte tid og økonomi ikke er tilstrækkelig i forhold til de faktiske løsninger der skal til for lave en god løsning af projekterne.

### *Partnerskab med grundejerforeninger om privat skybrudssikring*

Projektet omfatter etablering af et samarbejde med HOFOR og private, der ønsker at etablere skybrudssikring på privat grund. Allerede nu er der en stor interesse fra private om muligheder for samarbejde og vejledning. Der vurderes derfor kun at være en begrænset risiko for, at aktiviteten ikke kan gennemføres med succes.

### *Skt. Kjelds Kvarter – Skt. Kjelds Plads og Bryggervangen*

HOFOR har i april 2014 ansøgt Forsyningssekretariatet om finansieringen af klimakvarters demonstrationsprojekter, og det er væsentligt for projektets gennemførelse, at midler og bevillinger er koordineret. Projekterne koordineres med omlægning af dampledninger, men ukendte miljøforhold vil kunne medføre forskydninger af tidsplan m.m.

### *Projektering og koordinering af medfinansieringsprojekter*

Iværksættelse af projekterne kræver Borgerrepræsentationens godkendelse af køreplanen for medfinansieringsaftaler. Køreplanen for medfinansieringsaftaler forelægges til politisk behandling i Borgerrepræsentationen i januar 2015.

Iværksættelse af projekterne kræver godkendelse af Forsyningssekretariatet før end projekteringen kan påbegyndes. I selve projekteringen er der risici i forhold til miljøforhold, fredninger m.v. der kan påvirke mulighederne for gennemførelse af projekterne samt den anslåede økonomi.

### *Fremkommelighed*

Projekterne forventes ikke at påvirke fremkommelighed ved aktiviteter på pladser og parker. Derimod kan aktiviteter på vejarealer påvirke fremkommelighed, hvilket vil blive håndteret via en koordinering af aktiviteterne.

### Tidligere afsatte midler

De tidligere afsatte midler er primært benyttet til udarbejdelse af skybrudsplanlægningen samt L.A.R.- undersøgelser, udarbejdelse af Grøn Klimatilpasning, Klimakvarter og Harrestrup Å. Midlerne er ligeledes anvendt til medfinansiering af anlægsprojekter som Tåsinge Plads, der afsluttes medio 2014, og Skt. Annæ Plads, som afsluttes ultimo 2015.

Områdefornyelsen finansierer ca. 16 mio. kr. til byrumsforbedringer på Skt. Kjelds Plads, Bryggervangen mv. der ligger ud over klimatilpasningsindsatsen. Der er derfor behov for yderligere 20 mio. kr. for at fuldføre anlæg af klimatilpasningsprojektet i Skt. Kjelds Kvarter.

Ud af den samlede budgetbevilling til klimatilpasning er der givet 13,9 mio. kr. til klimatilpasning af offentlige byrum i Klimakvarter. Øvrige budgetmidler til Klimakvarter er givet til Bolig og byfornyelses indsatser, herunder Klimakareen.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Budgetaftale 2011	3.000						
Budgetaftale 2012		50.000					
Budgetaftale 2013			12.000				
Budgetaftale 2014				48.000			
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>3.000</b>	<b>50.000</b>	<b>12.000</b>	<b>48.000</b>			
<i>Heraf forbrugt</i>	<i>3.000</i>	<i>26.000</i>	<i>1.000</i>	<i>48.000*</i>			

Note: De afsatte midler i 2014 er disponeret.





## TM4 Trafiksikkerhed og skoleveje (rev. 5. september 2014)

14. maj 2014

Sagsbehandler  
Anne Eriksson



### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget godkendte i april 2013 Trafiksikkerhedsplan 2013-2020 for Københavns Kommune, hvor målet er at halvere antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i den københavnske trafik inden udgangen af 2020. Planen er kun delvist finansieret. Desuden er Sikre skoleveje-programmet afsluttet og finansieringen er opbrugt. Evalueringen af skolevejsprogrammet viser, at programmet har været en succes og at der er opnået mange gode resultater, herunder stor tilfredshed fra skoler og forældre.

### Indhold

Dette budgetnotat har fokus på trafiksikkerhed og skoleveje til gavn for alle, men navnlig de bløde trafikanter. Ca. 75 % af de årligt ca. 200 alvorligt tilskadede og dræbte er bløde trafikanter som cyklister, fodgængere og knallertførere. Med Københavns Kommunes målsætning om at blive verdens bedste cykelby er det især vigtigt at fastholde fokus på cyklisternes sikkerhed i trafikken. Den seneste borgertilfredsundersøgelse viser samtidig, at tryghed og sikkerhed er det næst vigtigste forvaltningsområde for borgerne, og der er derfor brug fortsat at arbejde for sikker fremkommelighed.

Trafiksikkerhedsplanen indeholder en række indsatser, som er samlet under seks handlingstemaer. En fuld finansiering af trafiksikkerhedsplanen er estimeret til ca. 200 mio. kr. i perioden 2013-2020. På nuværende tidspunkt er der bevilliget 10,2 mio. kr. i overførselssagen 2013-2014.

Sikre skoleveje-programmet er afsluttet og bevillingen for 2010-2012 på 50 mio. kr. og en tillægsbevilling for 2013 på 10 mio. kr. blev som planlagt anvendt til de tre indsatsområder:

- Fysiske anlæg
- Trafikpolitik og undervisning
- Oplysning og adfærdspåvirkning

Den udførte evaluering af skolevejsprogrammet fremhæver, at der fortsat er brug for at arbejde med at skabe sikre og trygge skoleveje, og at ind-

satsen bør være tværfaglig. Antallet af børn i København vokser, og der sker fortsat udvidelser og strukturændringer på skole- og institutionsområdet frem mod 2020. Med den netop vedtagne skolereform, hvor der er krav om mindst én lektion med idræt, motion og bevægelse hver dag, vil der desuden blive stillet krav om at tænke arealerne omkring skolerne mere ind i undervisningen. Der er derfor fortsat et stort behov for at arbejde for sikre og trygge skoleveje og nærmiljøer.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Trafiksikkerhedsplanens mål er, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i København halveres og dette kræver en målrettet indsats fra Københavns Kommunes side. De konkrete indsatser beskrives i tabel 1. Målet med Sikre skoleveje er at gøre skoleleverne til kompetente trafikanter ved at engagere skoler, elever og forældre i skolens trafikale nærmiljø og i elevernes trafikale adfærd.

Begge aktiviteter er nødvendige skridt på vejen til, at København skal blive en by med sikker og grøn mobilitet. Desuden lægges der vægt på, at borgere og brugere inddrages og bidrager til de overordnede mål.

Som påpeget i handlingsplanen skyldes over 90 % af ulykkerne trafikantfejl og indsatserne retter sig derfor bredt mod at få trafikanterne til at ændre adfærd. I Færdselssikkerhedskommissionens nye handlingsplan er også tiltag rettet mod trafikantens adfærd skønnet til at have god effekt i form af færre dræbte og alvorligt tilskadede.

Investeringer i Sikre skoleveje-programmet har trafiksikkerhedsmæssige fordele på lang sigt. Skoleleverne bliver mere kompetente til at færdes i trafikken, også som voksne.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

Handlingstemaer og udvalgte indsatser	Afledt effekt
De sikre veje	
Systematisk uheldsbekæmpelse ved ombygning/forbedring af de mest uheldsbelastede kryds og strækninger. Hvert andet år analyserer Teknik- og Miljøforvaltningen kryds og strækninger i Københavns Kommune og udarbejder løsningsforslag til de mest uheldsbelastede. To kryds og fire strækninger er finansieret via overførselssagen 2013-2014, men der vil være behov for kommende investeringer i konkrete vejprojekter baseret på kommende udpegninger.	<p>Bidrager til Trafiksikkerhedsplanens mål om halvering af antallet af dræbte og alvorligt tilskadede.</p> <p>Reducerede omkostninger til behandling og rehabilitering.</p>
Etablere flere hastighedszoner med 40 km/t i boligområder. Store dele af Københavns Kommunes boligveje har i dag lavere hastigheder, typisk 40 km/t, men i flere områder er hastighedsgrænsen stadigvæk 50 km/t. Følgende områder foreslås hastighedsbegrænset: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Resten af Østerbro</li> <li>- Vanløse</li> <li>- Brønshøj</li> </ul>	<p>Bidrager til Trafiksikkerhedsplanens mål om halvering af antallet af dræbte og alvorligt tilskadede og bidrager til lavere støj og mere grøn mobilitet ved at fremme gang og cykel.</p>

Indkøb og opsættelse af flere variable fartvisere for at få trafikanter til at overholde hastigheden. I overførselssagen 2013-2014 blev der afsat midler til 14 pladser, men da mange strækninger plages af for høje hastigheder, foreslås der opsat yderligere 10. Desuden ønskes at eksisterende fartvisere og variable tavler opgraderes til at kommunikere direkte med kommunens overvågningssystem.	Bidrager til Trafiksikkerhedsplanens mål om halvering af antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne og bidrager til lavere støj og mere grøn mobilitet ved at fremme gang og cykel.
<b>Byens kompetente trafikanter</b>	
Videreførelse af program Sikre skoleveje med etablering af fysiske anlæg omkring skoler og institutioner, der kan fremme børns cykling til skole. Der udvikles og etableres en eller flere cykellegebaner.	Bidrager til at gøre skoleleverne til kompetente trafikanter, som vil vælge at bruge cykel og gang.
Videreførelse af program Sikre Skoleveje med aktiviteter inden for undervisning, samarbejde og oplysning som mere innovativ og aktiv trafikundervisning. Arbejdet omfatter et samarbejde med byens skoler om deres trafikundervisning, så den bliver mere innovativ og aktiv, og en inddragelse af skoleelever i forbindelse med byudvikling. Arbejdet omfatter også en oplysningsindsats, som f.eks. Skolestart, Alle børn cykler og Minikøbenhavn, der kan understøtte både de fysiske forbedringer og de undervisningsmæssige indsatser.	Bidrager til at gøre skoleleverne til kompetente trafikanter, som vil vælge at bruge cykel og gang.  Involvering af børnene i de nærdemokratiske processer.
<b>Køb af sikker transport</b>	
Udarbejdelse af krav om køb af sikker transport ved f. eks. anlægsarbejder og køb af sikre køretøjer til Københavns Kommunes eget brug samt at gå i dialog med virksomheder i kommunen om sikker kørsel.	Bidrager til Trafiksikkerhedsplanens mål om halvering af antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne. Bidrager til at markere Københavns Kommune som en kommune, der går foran indenfor trafiksikkerhed.
<b>Samarbejde og koordination</b>	
Videreførelse af program Sikre skoleveje, hvor flere skoler skal opfordres til at udarbejde og vedtage en trafikpolitik. Desuden vil Teknik- og Miljøforvaltningen arbejde på at styrke samarbejdet med skolerne ved anlægsprojekterne, herunder bedre information til skoler og forældre om fremdriften i de besluttede anlægsprojekter.	Bidrager til at gøre skoleleverne til kompetente trafikanter, som vil vælge at bruge cykel og gang.  Involvering af forældrene i det fælles arbejde med sikker trafik.
Teknik- og Miljøforvaltningen vil udarbejde retningslinjer for kommunale boligveje for at gøre det muligt for beboerne selv at trafiksanere deres vej.	Bidrager til Trafiksikkerhedsplanens mål om halvering af antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne og bidrager til lavere støj og mere grøn mobilitet ved at fremme gang og cykel.
Beskæftigelseseffekt (56 mio. kr.)	67,2 årsværk.

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

### Økonomi

Investeringer i trafiksikkerhed har en kort tilbagebetalingstid. I den seneste trafiksikkerhedspakke med anlægsprojekter fra 2011 viste de samfundsøkonomiske beregninger tilbagebetalingstider på under to år.

Den samlede anlægsinvestering skønnes at være 56 mio. kr. i perioden 2014-2018. For at realisere denne investering forventes der et forbrug til projektering på 15 %. Dette forventes anvendt til aflønning af projektmedarbejdere, projektering, evaluering og programledelse.

Tabel 2. Anlægsudgifter og serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Ombygning af uheldsbelastede kryds og strækninger			6.000	6.000	6.000	18.000	
- Hastighedszoner		4.000	4.000	4.000	3.000	15.000	
- Fartvisere		1.000	1.000			2.000	
- Etablering af fysiske anlæg i skolernes nærområde	100	3.000	4.000	4.000	3.000	14.100	100*
- Trafiksikkerhed i undervisning	100	900	1.000	2.000	1.000	5.000	100*
- Krav om sikker transport		100	200	100	100	500	
- Trafiksikkerhedspolitik på skoler		100	300	300	300	1.000	
- Retningslinjer for trafiksanering		300	200			500	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>200</b>	<b>9.400</b>	<b>16.700</b>	<b>16.400</b>	<b>13.400</b>	<b>56.100</b>	<b>200*</b>

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2014
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Den overordnede risiko er middel, da aktiviteterne er afhængige af nærmere konkretisering og koordinering for at afklare endelig tidsplan og omfang.

Trafiksikkerhedsprojekterne skal i høj grad koordineres med andre anlægsprojekter, der har andre formål, som eksempelvis busfremkommelighed, cykelprojekter eller større asfaltarbejder. Dette kan have konsekvenser for projekternes tidsplan og økonomi. Denne koordinering kan bevirke både at projekterne bliver dyrere eller billigere, og at projektets tidsplan forlænges eller bliver udført tidligere end forventet.

Der forventes at projekterne vil påvirke fremkommeligheden, men dette vil blive begrænset med koordinering og begrænsede anlægsperioder.

### Tidligere afsatte midler

Der er tidligere blevet afsat midler til trafiksikkerhedsplaner og sikre skoleveje-programmer

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Trafiksikkerhed, TMU's anlægsramme, BR 01.12.2011				21.820				
Program sikre skoleveje	50.000				10.000			
4 SKOLE samarbejdet på Amager				13.646				
Overførselssagen for 2013 til 2014							2.750	7.450
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>50.000</b>			<b>33.466</b>	<b>10.000</b>		<b>2.750</b>	<b>7.450</b>
<i>Heraf forbrugt*</i>	<i>50.000</i>			<i>33.466</i>	<i>10.000</i>			

\* Alle midler er disponeret



## TM6 Bedre fremkommelighed på vej og fortov

24. april 2014

Sagsbehandlere  
Anja Larsen  
Jesper Sejero



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 19. september 2013 et medlemsforslag om bedre fremkommelighed på vejnettet med særligt fokus på biltrafikken, inklusiv et ønske om screening af forbedringspotentialer i hele byen. Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 17. marts 2014, at screeningsens udvalgte forslag til fysiske forbedringer skal danne grundlag for et budgetønske.

Teknik- og Miljøforvaltningen giver hvert år over 10.000 gravetilladelser til entreprenører udover de ca. 1.000 gravninger, som Københavns Kommune selv udfører. Mange gravninger overholder ikke de stillede betingelser i gravetilladelse og reducerer derfor bl.a. fremkommeligheden unødigt. Der er også flere og flere mobile gadesælgere, cykeltaxaer m.v., som optager plads på fortovene i centrale områder af byen og dermed reducerer fremkommeligheden for fodgængere. Det forslås derfor, at tilsynet intensiveres med gravearbejderne og med det mobile gadesalg, cykeltaxaer m.v.

### Indhold

#### *Fysiske tiltag på vejnettet*

Screeningsanalysen gav 51 potentielle forbedringsforslag. Såfremt de udvalgte forslag fra screeningsanalysen ved en nærmere granskning af forskellige årsager ikke er mulige eller optimale, vil projektforslag fra bruttolisten kunne tages i anvendelse.

Der har i udarbejdelsen af bruttolisten over mulige forbedringer i vejnettet været fokus på biltrafikens fremkommelighed. Samtidig er det forudsat, at cyklister, fodgængere og kollektiv trafik ikke må opleve væsentligt forringede vilkår i form af dårligere fremkommelighed samt forringet tryk og sikkerhed på bekostning af en forbedret fremkommelighed for biltrafikken.

Teknik- og Miljøforvaltningen har på baggrund af bruttolisten udvalgt de ni projekter, der vurderes at have størst potentiale eller være nemmest at



realisere. De ni projekter er meget forskellige: Fra nedlægning af svingbevægelser og standsningsforbud til større ombygninger af kryds.

Derudover indgår to mindre fremkommelighedstiltag, som har været til politisk drøftelse, men ikke hidtil er finansieret. Det omhandler restfinansiering af en signalreguleret krydsning ved Amager Strandvej/Hedegaardsvej, der forbedrer fremkommelighed og tryghed for fodgængere, samt fremkommelighed for busser og fodgængere i Stengade og Nørrebrogade som erstatning for busslusen i Stengade.

Udgiften for de 11 projekter er i alt 9,5 mio. kr. og varierer fra ca. 250.000 kr. for justering af signaler til 2,5 mio. kr. ved større ombygninger. En uddybende beskrivelse af projekterne fremgår af bilag 1.

#### *Øget tilsyn med gravearbejder*

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der med ansættelse af yderligere fire vejinspektører kan opnås et dobbelt så effektivt tilsynsniveau med de i alt ca. 10.000 årligt anmeldte gravninger og derved højne fremkommeligheden. De fire ekstra vejinspektører skal udelukkende beskæftige sig med tilsyn af gravearbejder og sikring af fremkommelighed for alle transportformer.

#### *Øget tilsyn med gadehandel, cykeltaxaer m.m.*

Der blev i 2013 givet over 750 tilladelser til stader, mobilt gadesalg og cykeltaxaer, hvilket er 500 flere end i 2011. I området fra Hovedbanegården til Nyhavn og Nørreport er der på grund af den voldsomme fodgængertrængsel indført forskellige begrænsninger med hensyn til antallet af cykeltaxaer og mobilegadesælgere, og der gives ikke tilladelser til skiltning, ligesom arrangementer ikke tillades på Amagertorv. Da disse områder er meget attraktive for de handlende, er et intensivt og konsekvent tilsyn og håndhævelse afgørende for respekten af den indførte regulering. Specielt i aftentimerne og weekenden er et øget tilsyn nødvendigt.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Samlet vil forbedringerne komme et stort antal københavnere og pendlere til fods, på cykel, i bus, lastbil og bil til gode dagligt i form af forbedring af fremkommeligheden.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Fysiske tiltag på vejnettet: 11 mindre tiltag med fokus på forbedret fremkommelighed for biltrafik, cykler, fodgængere samt for bus og lastbiltrafik	- Forbedret fremkommelighed for vejtrafikken, både for den enkelte trafikant og målt i form af bedre kapacitet i det samlede vejnet. - Marginalt forringet fremkommelighed for personer til fods og på cykel som følge af projekterne.
Ansættelse af yderligere fire vejinspektører	- Forbedret fremkommelighed for vejtrafikken, både for den enkelte trafikant og målt i form af bedre kapacitet i ved vejarbejder. - Sikre hurtigere tilretning af u hensigtsmæssige gravninger og korrekte sikkerhedsmæssige afspærringer.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Øget fokus og opfølgning på at få afsluttet gravearbejdet hurtigst muligt.</li> <li>- Øget fokus på reetableringer som på sigt vil hæve vejkapitalen og undgå fordyrende reparationer i fremtiden.</li> </ul>
Øget tilsyn med gadehandel og cykeltaxaer m.m. i højsommeren samt aften og weekend	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedre fremkommelighed særligt for fodgængere i området med stor fodgængeraktivitet.</li> <li>- Øget sikkerhed for at de relevante regulativer vedrørende gadehandel, cykeltaxaer m.m. overholdes.</li> </ul>
<b>Beskæftigelseseffekt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fysiske tiltag på vejnettet (9,5 mio. kr.)</li> <li>- Øget tilsyn med gravearbejder</li> <li>- Øget tilsyn med gadehandel m.m.</li> </ul>	11,4 årsværk 4,0 ekstra vejinspektører 0,5 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

### Økonomi

De 11 fysiske tiltag har estimerede anlægsudgifter på i alt 9,5 mio. kr. Disse tiltag forventes ikke at medføre øgede driftsudgifter. Et forøget tilsynsniveau har varige årlige serviceudgifter på 2,45 mio. kr. Omkostningen kan skaleres op eller ned afhængigt af ambitionsniveau.

Tabel 2. Anlægsudgifter og serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg – Fysiske tiltag på vejnettet</i>							
- Forprojektering		1.500				1.500	1.500*
- Anlæg af fysiske tiltag på vejnettet			7.000	1.000		8.000	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.500</b>	<b>7.000</b>	<b>1.000</b>		<b>9.500</b>	<b>1.000*</b>
<i>Serviceudgifter – Øget tilsyn</i>							
- Øget tilsyn med gravearbejder		2.200	2.200	2.200	2.200	8.800	
- Øget tilsyn med gadehandel m.m.		250	250	250	250	1.000	
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>2.450</b>	<b>2.450</b>	<b>2.450</b>	<b>2.450</b>	<b>9.800</b>	

I forhold til de fysiske tiltag på vejnettet er der tale om en række forskellige typer af anlægstiltag. Det vurderes derfor, at en række af de mindre og teknisk set ukomplicerede tiltag vil blive igangsat og afsluttet tidligere end det fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 3. Tidsangivelse: Fysiske tiltag på vejnettet

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	September 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2017

Tabel 4. Tidsangivelse: Øget tilsyn

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2015



## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Den overordnede risiko er middel, da de enkelte aktiviteter ikke er endeligt afklareter. Da foranalysen vil afdække det konkrete behov, vil dette kunne afgrænse tid og økonomi til den afsatte ramme.

### *Fysiske tiltag på vejnettet*

Da der er tale om en screeningsanalyse, som danner baggrund for udvælgelsen af tiltag, har løsningsforslagene ikke været detailprojekterede, hvorfor prissætningen på de enkelte løsningsforslag er overordnet. Enkeltprojekterne vil sandsynligvis variere i forhold til screeningsanalysens bud på pris, hvor nogle vil blive lidt dyrere og andre lidt billigere. Hvis de 11 projekter mod forventning ikke kan gennemføres for de 9,5 mio. kr., vil der i givet fald blive foretaget en prioritering på baggrund af de enkelte projekters økonomi og forventede effekt på fremkommeligheden. De enkeltprojekter, der foreslås etableret, beskrives mere detaljeret i forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets beslutning om frigivelse af anlægsmidlerne i 2015. Der er tale om mange små, enkeltstående og stedsspecifikke projektforslag, hvorfor projekteringsomkostningerne må forventes at ligge i den høje ende.

### *Øget tilsyn*

Der vurderes ikke at være væsentlige risici i forhold til øget tilsyn. Teknik- og Miljøforvaltningen vil løbende følge op på, om effekten af det øgede tilsyn er som forventet.

### *Fremkommelighed*

De fysiske aktiviteter vil kun i begrænset omfang påvirke fremkommeligheden. Øget tilsyn vil forventes hurtigt at påvirke fremkommeligheden positivt.

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat en specifik pulje til forbedringer af fremkommeligheden i København for vejtrafikken.

### Henvisninger

Screeningsanalysen er udarbejdet af COWI i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen og fremgår af indstilling til Teknik- og Miljøudvalget, som blev behandlet den 17. marts 2014.

En uddybning i forhold til ansættelsen af fire nye tilsynsmedarbejdere fremgår af ”Redegørelse om gravearbejder” i bilag 1, som er lagt på Teknik- og Miljøudvalget på portalen den 8. november 2013.

### Bilag

Bilag 1. Uddybende beskrivelse



## **TM6a Bilag I. Uddybende beskrivelse**

Budgetønsket Bedre fremkommelighed på vej og fortov indeholder de følgende 11 udvalgte projekter til fysiske forbedringer:

- *Folehaven*  
Signaljustering, bedre samordning samt evt. busprioritering forbi de fritliggende, signalregulerede overgange.  
Forventet stor effekt på fremkommeligheden.  
Overslagspris: 500.000 kr.
- *Sydbavns Plads*  
Krydsombygning, forbedrede højresvingmuligheder i retning mod P. Knudsens Gade fra Vasbygade og dermed bedre flow på centrumforbindelsen i retning mod Amagermotorvejen.  
Forventet stor effekt på fremkommeligheden.  
Overslagspris: 1.350.000 kr.
- *Ring 2 ved Sallingvej*  
Bedre signalsamordning samt krydsombygning.  
Forventet middel effekt på fremkommeligheden.  
Overslagspris: 1.250.000 kr.
- *Frederiksborgvej – Emdrupvej*  
Bedre mulighed for at komme forbi busindkørsel og busperron.  
Forventet middel effekt på fremkommeligheden.  
Overslagspris: 450.000 kr.
- *Tagensvej*  
Etablering af venstresvingsbane og dermed sikring af fri ligeudkørsel i retning ud af byen.  
Forventet middel effekt på fremkommeligheden.  
Overslagspris: 1.000.000 kr.
- *Amagerbrogade – Englandsvej*  
Signaljustering af kryds og afstribning.  
Forventet lille effekt på fremkommeligheden.  
Overslagspris: 250.000 kr.
- *Niels Juels Gade – Holbergsgade*  
Justering af kryds med forbedring fra Holbergsgade.  
Forventet lille effekt på fremkommeligheden.  
Overslagspris: 300.000 kr.
- *Gronningen – Folke Bernadottes Allé*  
Signaljustering af kryds med lille forbedring af ventetid mod Folke Bernadottes Allé.  
Forventet lille effekt på fremkommeligheden.  
Overslagspris: 500.000 kr.

- *Standsningsforbud*  
Gennemgang af tidsbegrænsede standsningsforbud på strækninger.  
Forventet lille effekt på fremkommeligheden.  
Overslagspris: 400.000 kr.
  
- *Krydset Amager Strandvej/Hedegaardsvej*  
Trafikstyret signalregulering, der skaber bedre fremkommelighed og tryghed for fodgængere.  
Forventet lille effekt for fremkommeligheden, idet signalet kun reagerer, når der er behov for fodgængerkrydsninger.  
Overslagspris: 1,0 mio. kr.
  
- *Stengade*  
Trafiksanering af Stengade som erstatning for den automatiske bus-sluse i Stengade.  
Forventet lille effekt for fremkommeligheden for busser.  
Overslagspris: 2,5 mio. kr.



## TM7 ITS og optimering af trafiksignaler – 2. bølge af ITS-investeringer i København

16. juni 2014

Sagsbehandler  
Steffen Rasmussen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Baggrund

Københavns Kommune har i de seneste år investeret stort i genopretning af trafiksignaler og ITS (Intelligente Transport Systemer) på baggrund af bevillingen på 60 mio. kr. i budgetaftalen for 2013. Resultaterne viser sig nu i form af mere sikker drift af systemet. Der er imidlertid store uhøstede potentialer i at øge fremkommeligheden og trafiksikkerheden for alle trafikanter. Med dette budgetønske fordobles ITS-indsatsen i perioden 2015-2018.

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har i løbet af 2013 og 2014 gennemført en proces med offentligt-privat innovationssamarbejde (OPI) og vil i efteråret 2014 gennemføre et funktionsudbud for de ITS-projekter, som er bedst egnede til at forbedre trafiksituationen i København.

Den første ITS-bevilling indeholder initiativer som signaloptimering og ECO-driving. Bevillingen rækker imidlertid ikke til at dække alle de steder, hvor der er behov. Dette budgetønske bygger derfor videre på indsatsen med en bredere anvendelse i byen af de to initiativer. Det vil sikre, at en langt større del af vejnettet kan blive optimeret med bedre flow for trafikken og indrettet, så grøn varelevering understøttes. Der foreligger også et budgetønske om en fælles trafikcentral med Vejdirektoratet (jf. *TM8 Trafikcentral København*). Det omhandler trafikledelsens regionale perspektiv med optimering af signaler og håndtering af henvendelser fra trafikanter på tværs af kommunegrænsen. Trafikcentralen giver også mulighed for en 24/7 overvågning af trafikken.

Budgetønsket indeholder følgende ITS-initiativer, som uddybes i bilag 1:

- *Intelligent busprioritering*  
Sikre en bedre regularitet for højfrekvente busser, hvor der arbejdes videre med prioritering af busser, der har særlig mange passagerer eller er forsinkede i forhold til køreplanen
- *Videreførelse af ECO-driving*  
Udvidelse af forsøget på Folehaven, hvor lastbiler bringes gennem trafikken uden stop og accelerationer.
- *Signaloptimering med bedre flow for biler, busser og cykler*

- Bedre samordning mellem trafiksignaler med særligt fokus på strækninger, hvor der er trængsel for cykler, busser og biler.
- *Dynamisk information til cyklister*  
Nye løsninger til cyklister vedrørende aktuel information om bl.a. grønne bølger.
- *Trafiksikkerhed*  
Mindske risikoen for, at folk kører overfor rødt, intelligent gadebelysning til reduktion af mørkeulykker og intelligente løsninger for sikre fodgængerne.
- *Inddragelse af luftforureningsdata i trafikledelsen*  
Sænkning af forureningen på udvalgte strækninger.

Der er i høj grad tale om innovative løsninger. Derfor gennemføres en afsluttende evaluering og rapportering om projekterne

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

ITS-projekterne vil bidrage til at nå Københavns Kommunes klimamål om at være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025 via en mere glidende trafik og fremme af grønne transportformer.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Intelligent busprioritering	- Flere passagerer og effektivisering af busdrift - Er en god business case
Videreførelse af ECO-driving	- Mere effektiv og grøn varelevering i København
Signaloptimering bedre flow for biler, busser og cykler	- Bedre flow i trafikken og mindre luft forurening - Tidsbesparelse for trafikanter
Dynamisk information til cyklister	- Flere der cykler, hvilket bidrager til klimaplanen og formindsker luftforurening
Trafiksikkerhed – rødkørsel	- Færre personskader især for cykler og fodgængere - Mindre kommunale udgifter som følge af hospitalsophold og pleje efter trafikulykker
Inddragelse af luftforureningsdata i trafikledelsen	- Mindske luftforureningen
Beskæftigelseseffekt (60 mio. kr.)	72 årsværk

#### *Bydele*

Projektet vedrører alle bydele i København.

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 60 mio. kr. Projektet kan skæres ved udvælgelse af de enkelte af initiativer. Der skal ikke tilføres øgede driftsudgifter som en konsekvens af projektet. Der er i budgettet afsat anlægsmidler til projektledelse og projektevaluering.

Tabel 2. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Intelligent busprioritering	200	3.000	5.000	4.500	1.000	13.700	3.200*
- ECO-driving		4.000	3.000	1.500	500	9.000	

- Signaloptimering	500	5.000	5.000	5.000	2.000	17.500	5.500*
- Dynamisk information til cyklister		500	2.000	1.000	500	4.000	
- Trafiksikkerhed	200	1.500	3.000	1.500	1.000	7.200	200*
- Luftforureningsdata i trafikledelsen	100	1.000	2.000	500		3.600	100*
- Projektledelse og evaluering	200	1.200	1.200	1.200	1.200	5.000	1.400*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>1.200</b>	<b>16.200</b>	<b>21.200</b>	<b>15.200</b>	<b>6.200</b>	<b>60.000</b>	<b>10.400*</b>

Delprojekterne ibrugtages løbende, og det sidste delprojekt forventes ibrugtaget i december 2018. Den afsluttende evaluering og rapportering gennemføres i december 2018.

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Frigivelse af midler	November 2014
Igangsættelse af delprojekter	Maj 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2018 (løbende)

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Flere af projektforslagene anvender kendt og afprøvet viden, f.eks. signaloptimering. Risikoen i forhold til både tidsplan og økonomi ved disse forslag anses derfor som lille. Andre forslag er imidlertid ikke tilstrækkeligt afprøvet i praksis. De gennemføres derfor i lille skala og evalueres inden de rulles ud.

Aktiviteterne forventes kun at påvirke fremkommeligheden begrænset i anlægsperioden, hvorefter effekten af projekterne forventes at forbedre trafikafviklingen.

### Tidligere afsatte midler

I budgetaftalen for 2013 blev der bevilliget 60 mio. kr. til investeringer i ITS-teknologi.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Budgetaftale 2013			60.000				
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>60.000</b>				
<i>Heraf forbrugt</i>			<i>7.000</i>				

Note: \* De afsatte midler er disponeret.

## Bilag

Bilag 1. Uddybende beskrivelse



## **TM7a Bilag I. Uddybende beskrivelse**

Budgetønsket indeholder følgende ITS-initiativer, som uddybes i det følgende:

- Intelligent busprioritering
- Videreførelse af ECO-driving
- Signaloptimering med flere grønne bølger til cyklister
- Dynamisk information til cyklister
- Trafiksikkerhed – reducere risiko for at folk kører overfor rødt og intelligent gadebelysning til reduktion af mørkeulykker
- Inddragelse af luftforureningsdata i trafikledelsen

### *Intelligent busprioritering*

Den kollektive busstrafik oplever en forøget passagertilstrømning bl.a. som følge af gennemførte tiltag på området. Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at fortsætte dette fokus på forbedringer af bussernes fremkommelighed samt gode vente- og skifteforhold for passagererne.

En af udfordringerne er at sikre en bedre regularitet for de højfrekvente busser, som til tider klumper sig sammen i myldretiden, hvilket resulterer i en ringere betjening af brugerne. I dag anmelder busser via GPS i trafiksignaler. Via midler fra bevilling til ”ITS og busfremkommelighed” har Teknik- og Miljøforvaltningen fået skabt en bedre forbindelse til Movias data f.eks. om bussen er forsinket. Disse data vil blive brugt aktivt til en mere intelligent busprioritering, hvor f.eks. data om hvorvidt bussen er forsinket eller hvor mange passager den har med, er med til at bestemme graden af prioritet i lyssignalerne. Det vil sikre, at flere busser kommer frem til tiden og færre af de højfrekvente busser klumper sammen. Intelligent busprioritering er testet i en simuleringsmodel på Østerbrogade i forbindelse med det offentlige-private innovationssamarbejde om ITS og viser, at der er et stort potentiale i dette koncept.

Projektet kunne f.eks. udføres på Tagensvej og Nørre Campus-linjen

### *Videreførelse af ECO-driving*

Teknik- og Miljøforvaltningen er i gang med et projekt om ECO-driving på Folehaven, hvor lastbilchauffører får information om, hvornår signalerne skifter til grønt. Dette hjælper dem til at tilpasse farten, så opbremsninger og accelerationer undgås. Det sparer både brændstof og formindsker støj- og luftforurening.

De første resultater fra det igangværende projekt er positive og derfor foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen, at der etableres ECO-driving for lastbiler på flere strækninger. Busser kan ligeledes få gavn af denne teknologi. Løsningen kan anvendes på strækninger med høj andel af lastbiler f.eks. Gammel Køge Landevej, Strandvejen (syd for Tuborgvej), Tuborgvej og Vigerslev Alle.

Derudover vil projektet arbejde innovativt med, hvordan biler kan hjælpes til at følge den grønne bølge ved diskrete tavler, som viser den aktuelle hastighed for at følge den grønne bølge. Det kan hjælpe til en mere glidende trafik gennem byen og dermed reducere CO<sub>2</sub>-udledningen og lokale miljøeffekter. Denne løsning er allerede kendt fra Holland.

#### *Signaloptimering med flere grønne bølger til cyklister*

De nye styresystemer for signaler giver mulighed for at optimere trafikken på de mest trafikbelastede strækninger i byen. Det sker gennem nye tællinger for at få et præcist billede af trafiksituation, og simuleringer af trafikafviklingen ved forskellige indstillinger af de grønne bølger. Teknik- og Miljøforvaltningen gennemfører for tiden en udviklingsopgave med denne metode på H.C. Andersens Boulevard. Lignende optimeringer af trafikken kan gennemføres for eksempel på Ring II, Jagtvejlinjen og Torvegade.

På flere strækninger topper cykeltrafikken indenfor et forholdsvis kort tidsrum (f.eks. på Torvegade). Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker derfor at etablere bedre samordning mellem trafiksignaler på de tidspunkter, hvor cykeltrafikken topper. Løsningen skal balanceres med hensyn til busser og biler.

#### *Dynamisk information til cyklister*

Cyklister kan have svært ved at finde den rette fart til at følge de grønne bølger. Desuden kan der være behov for at give anden dynamisk information til cyklister f.eks. om aktuelle vejsituation, rejsetid eller om der er alternative ruter, hvis der er trængsel.



Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at igangsætte et projekt, der udvikler nye løsninger for at give cyklisterne aktuel information f.eks. via simple dynamiske tavler. Sådanne dynamiske tavler er ikke på markedet i dag, men i det offentlig-private innovationssamarbejde (OPI) om ITS har en række virksomheder arbejdet med konceptet og fået positiv feedback fra cyklisterne i København. Udviklingsprojektet vil foregå i tæt dialog med Vejdirektoratet, der skal godkende sådanne nye tavler.



Denne type information vil give cyklister en bedre rejseoplevelse med færre stop.

#### *Trafiksikkerhed*

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at forbedre trafiksikkerheden med tre initiativer. Det første initiativ handler om at bruge ITS til at nedbringe antallet af rødkørsler (dvs. når folk kører overfor rødt) i kryds. Der er udpeget flere kryds, hvor ulykker skyldes, at bilister er kørt over for rødt. Via kamera og signalteknologi kan man arbejde med at nedbringe denne type ulykker.

Det andet trafiksikkerhedsinitiativ handler om intelligent gadebelysning. På de steder i byen, hvor der sker mange ulykker med bløde trafikanter i mørke, etableres en løsning, hvor gadebelysning hæves, når der er cyklister eller fodgængere. Dette hjælper bilisterne med at se de bløde trafikanter i mørke. Denne løsning er testet af i det offentlige-private innovationssamarbejde om ITS i krydset mellem H.C. Andersens Boulevard og Tietgensgade. Dette forsøg viser, at teknologien virker, og de adspurgte cyklister har givet positiv feedback.

Det tredje initiativ handler om detektering af krydsende fodgængere for at opnå bedre trafiksikkerhed

#### *Inddragelse af luftforureningsdata i trafikledelsen*

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker sensorbokse, som forholdsvis let kan måle forureningsniveau i gaden. En sådan boks testes af i løbet af sommeren på Gasværksvej. Initiativet handler om at få flere af sådanne bokse og bruge disse data i trafikledelsen, og f.eks. lede trafikken anden vej, hvis forureningsniveau på strækningen overstiger det acceptable niveau.



## **FORTROLIGT:TM8.Trafikcentral København**

28. april 2014

Sagsbehandler  
Steffen Rasmussen



*Trafiktårnet opføres af BaneDanmark ved Dybbølsbro, hvor Vejdirektoratet og Københavns Kommune lejer en dobbeltetage i tårnet til den fælles trafikcentral (foto 12. juni 2014).*

### **Eksekveringsparat?**

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

### **Baggrund**

Københavns Kommune, Vejdirektoratet og Københavns Politi har gennem det seneste år drøftet oprettelse af en fælles trafikledelsescentral. Anledningen er et ønske om at placere København i en central rolle for ITS (Intelligente Transport Systemer) og trafikledelse i Københavnsområdet. På sigt er dette et meget vigtigt initiativ for sikre fremkommelighed i byen – og for at minimere gener fra trængsel. Der er tale om et serviceløft, som giver markant bedre håndtering af trafikken i Københavnsområdet og et mærkbart løft i trafikinformation til trafikanterne.

Nabokommunerne, Movia samt Sund og Bælt vil blive inviteret med i samarbejdet, og det forventes at trafikcentralen skal servicere alle prioriterede veje indenfor det store motorvejsnet, dvs. det prioriterede vejnet fra den yderste motorvejsring (M4) og ind mod København. I Københavns Kommune omfatter det prioriterede vejnet de vigtigste indfaldsveje for biltrafikken, de vigtigste buslinjer (A- og S-ruter) samt de det overordnede cykelrutenet.

Teknik- og Miljøforvaltningen, Vejdirektoratet og Københavns Politi har på et styregruppemøde den 4. juni 2014 godkendt strateginotat, finansieringsmodel samt udkast til samarbejdsaftale om Trafikcentralen. Samarbejdsaftalen forelægges til godkendelse i Teknik- og Miljøudvalget den 8. september 2014.

### **Indhold**

Opretholdelsen af en 24/7-service for trafikinformation og trafikledelse sker i samarbejde med Vejdirektoratet og Københavns Politi. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer at skulle udvide staben, der flytter med ind i Trafiktårnet ved Dybbølsbro, med fem medarbejdere med kompetencer indenfor bytrafik, trafikledelse og trafikinformation. Herudover flyttes op til fem medarbejdere fra den eksisterende stab til den fælles trafikcentral.

Det betyder, at Københavns Kommune kommer til at bemande trafikcentralen med i alt ca. 8 -10 medarbejdere. Vejdirektoratet forventes at

bemande trafikcentralen med ca. 50 medarbejdere til det landsdækkende trafikinformationsarbejde, hvoraf skønsmæssigt 10 af Vejdirektoratets medarbejdere får opgaver i hovedstadsområdet.

Der søges midler i budget 2015, da samlokaliseringen og indretningen af trafiktårnet og den fælles trafikledelsescentral sker, når trafiktårnet står færdigt. Ifølge Banedanmarks projektplan er trafiktårnet klar til brug i maj 2015. En tidlig deltagelse i dette vil sikre, at Københavns Kommune får ligeværdig indflydelse på serviceniveauet af trafikinformationen og hændeshåndtering, som omhandler det kommunale vejnet og bytrafikken.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Trafikcentral København har som mål at sikre bedst mulig udnyttelse af den eksisterende transportinfrastruktur under de givne forudsætninger og begrænsninger.

Samarbejdet mellem Vejdirektoratet, Københavns Kommune og Københavns Politi om et nyt operativt fællesskab vil betyde, at trafikanter og rejsende vil opleve et trafik- og transportsystem, der hænger sammen på tværs af vejbestyrelsesgrænser og imellem individuel og kollektiv trafik. Det bliver muligt for trafikanterne at planlægge kombinerede rejser med f.eks. cykel og bus eller bil og tog baseret på realtidsinformation før og under rejsen. Hermed understøttes målsætningerne om grøn mobilitet.

Bustrafikken prioriteres i signalanlæggene med en overordnet styringsmodel, der i den konkrete situation afvejer fremkommelighedsbehovet for hver enkelt bus. For passagererne betyder det, at busrejser bliver væsentligt hurtigere, mens den forbedrede regularitet i trafikken giver Movia driftsbesparelser og reducerer behovet for ekstrabusser. Cykeltrafikken får samtidig prioritet på særlige cykelruter i form af grønne bølger for cyklister og særlige cyklistfaser i komplicerede kryds.

Trafikcentralen overvåger løbende trafikafviklingen på veje, broer og i tunneler. Det betyder hurtigere trafikafviklingen ved fejl og trafikale situationer, der påvirker trafikafviklingen. Nordhavnstunnellen er omfattet af den trafikale overvågning, og håndtering af tabte genstande, der forstyrrer trafikafviklingen, er således en del af den nye trafikcentrals opgaver.

Tabel 1: Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

<b>(Del)aktivitet</b>	<b>Afledt effekt</b>
24/7 realtidsinformation til trafikanter om den aktuelle trafiksituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafiksikkerhed.</li> <li>- Bedre fremkommelighed for samtlige trafikantgrupper.</li> <li>- Reduktion i CO<sub>2</sub>-udledning.</li> </ul>
Optimering af trafikafviklingen ved planlagte og uplanlagte hændelser (vejarbejder, bylivsarangementer, ulykker og skybrud)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafiksikkerhed.</li> <li>- Bedre fremkommelighed for samtlige trafikantgrupper.</li> <li>- Reduktion i CO<sub>2</sub>-udledning.</li> </ul>

Information om trafikafviklingen ved planlagte og uplanlagte hændelser (vejarbejder, bylivsarrangementer, ulykker og skybrud)	- Trafiksikkerhed. - Bedre fremkommelighed for samtlige trafikantgrupper. - Reduktion i CO <sub>2</sub> -udledning.
Beskæftigelseseffekt (2 mio. kr.)	2,4 årsværk - og 3 ny årsværk til ekstra bemanning

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

### Økonomi

Trafikcentral København etableres sammen med Vejdirektoratets Trafik-InformationCenter (T.I.C.), som også bliver placeret i Trafiktårnet ved Dybbølsbro. Projektet har anlægsudgifter for 2,0 mio. kr. og serviceudgifter for 2,9 mio. kr. i 2015, stigende til 4,7 mio. kr. fra 2016 og frem.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Inventar, kabling m.v.		2.000				2.000	2.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>2.000</b>				<b>2.000</b>	2.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Husleje		400	600	600	600	2.200	
- IT-udstyr, vedligeholdelse og drift		1.000	1.400	1.400	1.400	5.200	
- Bidrag til 24/7-overvågning (Falck)		400	1.000	1.000	1.000	3.400	
- Ekstra bemanning (5 årsværk)		1.100	1.700	1.700	1.700	6.200	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>2.900</b>	<b>4.700</b>	<b>4.700</b>	<b>4.700</b>	<b>17.000</b>	

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2014
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2015

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Driftsprojektet forventes igangsat	Maj 2015

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Risikoen i forhold til overskridelser af tidsplan og økonomi vurderes som lille. Vejdirektoratet oplyser, at byggeriet forløber planmæssigt. Økonomien er baseret på den aftalte finansieringsmodel med Vejdirektoratet samt kendte budgettal for den nuværende drift af Vejdirektoratets TrafikInformationCentral (T.I.C.), som skaleres op og kommer til at omfatte Københavns Kommunes prioriterede vejnet. Der bliver lavet budget og regnskabsopfølgning med reference til en fælles bestyrelse for trafik-

centralen med deltagelse fra Københavns Kommune og Vejdirektoratet. Der foreligger i øjeblikket nogle udkast til associeringsaftaler, som hvis de godkendes, vil gøre det billigere for Københavns Kommune. Disse er dog ikke medregnet i budgettet.

### Tidligere afsatte midler

I budgetaftalen for 2013 blev der afsat 60 mio. kr. til ITS-udvikling. Disse midler er øremærket til andre aktiviteter som udvikling af nyt trafikledelsessystem og optimering af trafik på vanskelige strækninger i byen.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Budgetaftale 2013			60.000				
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>60.000</b>				
<i>Heraf forbrugt</i>			7.000*				

Note: \* De bevilligede midler er disponeret.

### Bilag

Bilag 1. Uddybning af økonomi



## **TM8a. Bilag I. Uddybning af økonomi**

### *Generelle omkostninger*

Vejdirektoratet og Københavns Kommune er enige om en finansieringsmodel, hvor der tages højde for de generelle omkostninger forbundet med etablering og drift af de to etager med tilhørende installationer og funktioner i Trafiktårnet. Disse afholdes i første omgang af Vejdirektoratet og fordeles efterfølgende mellem T.I.C. (Vejdirektoratet) og Trafikcenter København (Vejdirektoratet, Københavns Kommune og andre parter) som en driftsudgift.

Københavns Kommunes andel af finansieringen af Trafikcentralen består af drift og vedligeholdelse af en dobbeltetage i det nye Trafiktårn samt indkøb, drift og vedligeholdelse af IT-udstyr.

Fordelingsnøglen fastlægges én gang om året af den fælles bestyrelse for Trafikcentralen, som konstitueres af Københavns Kommune, Vejdirektoratet og Københavns Politi. Fordelingsnøglen er baseret på et skøn over Trafikcentral Københavns andel af medarbejderne i Trafiktårnet og generel belastning på de samlede faciliteter. I udgangspunktet fastsættes en hovedfordelingsnøgle, hvor 60 % af omkostningerne til trafiktårnet bæres af T.I.C., mens de resterende 40 % af omkostningerne bæres af Trafikcentral København. Fordelingsnøglen er fastsat ud fra T.I.C.'s oplysninger om andelen af trafikale hændelser og trafikmeddelelser i hovedstadsområdet i forhold til resten af landet

De resterende 40 % af udgifterne til hovedstadsområdet fordeles ligeligt mellem Vejdirektoratet og Københavns Kommune. Københavns andel af de samlede udgifter til driften af Trafiktårnet er således 20 %

Ved tilknytning af yderligere parter, f.eks. kommuner i Hovedstadsregionen samt Sund og Bælt, reduceres Vejdirektoratets og Københavns Kommunes andel. Nye parter andel kan f.eks. forhandlingsmæssigt fastsættes til 3-10 % afhængig af kompleksitet og volumen af parternes vej- og trafiknet.

### *Individuelle omkostninger*

Endelig vil der være tale om individuelle omkostninger, som alene dækkes af én af parterne. Disse omkostninger er f.eks. til udbygning af teknisk infrastruktur og monitorering på eget vejnet.

### *Servicebesparelser*

Der er taget højde for Teknik- og Miljøforvaltningens servicebesparelser i forhold til lokaler og IT-udstyr til eksisterende personale, som overflyttes til den fælles trafikcentral.

### *Samfundsøkonomi*

I forbindelse med Trængselskommissionens arbejde blev det beregnet, at der er et årligt samfundsøkonomisk tab på 8,5 mia. kr. svarende til

22.000 fuldtidsstillinger som følge af trængsel i hovedstadsområdet. Der er risiko for, at dette tab vokser som følge af øget pres på infrastrukturen i hovedstadsområdet i de kommende år.

Trafikcentral København vil bidrage til at reducere dette tab ved en mere effektiv håndtering af planlagte og uplanlagte hændelser på vejnettet, samt rettidig information til virksomheder og trafikanter, så det bliver nemmere at foretage effektive transportvalg.





## TM9 Istandsættelse af byens legepladser

8. august 2014

Sagsbehandler  
Peter Andreasen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Baggrund

København har i dag 120 offentlige legepladser, som over de seneste år er systematisk istandsat for ca. 70 mio. kr. i forbindelse med projektet Plads til Leg. Det har gjort legepladserne til attraktive udflugtsmål for børnefamilier og institutioner. I samme periode er børnetallet steget, hvilket har medført et øget slid på legepladserne.

### Indhold

#### *Renovering af eksisterende legepladser*

Gennem en kontinuerlig istandsættelse af byens legepladser ønsker Teknik- og Miljøforvaltningen at fastholde det eksisterende niveau, som legepladserne har fået med Plads til Leg-projektet. Istandsættelsen sigter både på sikkerheden på legepladserne og den generelle oplevelse af gode og velholdte tilbud for børnefamilierne samt skoler og institutioner, der også er flittige brugere af legepladserne.

I forbindelse med den løbende istandsættelse vil det desuden være muligt at tilpasse enkelte legepladser til andre brugergrupper og imødekomme unge og voksnes behov for fitness og styrketræning på forskelligt niveau. På legepladser i tilknytning til skoler er det også muligt at lave mere idrætsorienterede anlæg som supplement til børnelegepladserne. Der kan være tale om udvidelse af legepladsernes areal med de nye aktiviteter eller en udskiftning af enkeltelementer. I forbindelse med den nye skolereform indgår mere tid til bevægelse og idræt som en del af undervisningen, og tilpasning af enkelte legepladser vil kunne imødekomme skolerens behov for faciliteter.

#### *Sikkerhedstilsyn på legepladser*

På alle byens legepladser bliver der hvert andet år udført et sikkerhedstilsyn, hvor alle sikkerhedsmangler bliver udførligt beskrevet. Derudover skal alle trampoliner akkrediteres, da de nu hører under forlystelsesdirektivet, hvorfor der er behov for at få tilført midler til denne opgave.



### Overordnede målsætninger og effekter

Legepladserne i København er forskellige både i størrelse og indretning og byder på alt fra kunstlegepladser, elektroniske legepladser til grønne naturlegepladser.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Løbende istandsættelse af legepladser	<ul style="list-style-type: none"><li>- Oplevelse af velholdte legepladser for borgerne – i alle kvarterer</li><li>- Sikkerheden er i orden på alle legepladser.</li><li>- Alsidige legetilbud for alle aldre</li><li>- Fortsat attraktive rum for socialt samvær på tværs af alle borgergrupper</li></ul>
Sikkerhedstilsyn af legepladser	<ul style="list-style-type: none"><li>- Afrapportering af sikkerhedstilstand på legepladser</li></ul>
Lovpligtig sikkerhedsgodkendelse af trampoliner	<ul style="list-style-type: none"><li>- Lovpligtig godkendelse af trampoliner</li></ul>
Beskæftigelseeffekt (15,44 mio. kr.)	18,5 årsværk.

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

### Økonomi

#### Renovering af eksisterende legepladser

Der ønskes 3 mio. kr. om året i perioden 2015-2018 til løbende istandsættelser af byens legepladser samt implementering af idrætsfaciliteter på udvalgte legepladser.

#### Sikkerhed på legepladser

Til nye lovpligtige sikkerhedstilsyn med trampoliner ønskes 200.000 i 2015 til selve akkrediteringen af trampolinerne og efterfølgende 80.000 kr. om året i perioden 2016-2018. Der ønskes samtidig midler til genopretning af de fejl og mangler, som findes ved både de ordinære sikkerhedstilsyn og tilsyn med trampoliner. På baggrund af Teknik- og Miljøforvaltningens erfaring ønskes derfor 750.000 kr. om året i perioden 2015-2018. Uden udbedring af disse fejl vil legeredskaberne skulle nedtages.

Tabel 2. Anlægsudgifter og serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg (renovering af legepladser)</i>							
- Løbende renoveringer		2.000	2.000	2.000	2.000	8.000	
- Implementering af idrætsfaciliteter		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000	
- Renoveringer som konsekvens af sikkerhedstilsyn		750	750	750	750	3.000	
- Lovpligtigt tilsyn af trampoliner		200	80	80	80	440	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>3.950</b>	<b>3.830</b>	<b>3.830</b>	<b>3.830</b>	<b>15.440</b>	

Tabel 3. Tidsangivelse

	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Februar 2015, 2016, 2017, 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2015, 2016, 2017, 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2015, 2016, 2017, 2018

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Renovering og nyanlæggelse af legepladser gennemføres efter kendte principper. Der vurderes derfor ikke at være væsentlige risici, hverken i forhold til økonomi eller tidsplan.

I forhold til sikkerhedstilsyn af trampoliner er der den risiko, at tilsynene ikke bliver krævet som ellers forventet. Såfremt dette viser sig at være tilfældet, vil midlerne blive tilbageført til kommunekassen.

### Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til istandsættelse og udvikling af byens legepladser. Det er dette forhøjede niveau, som Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at bibeholde.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/l)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Budgetaftale 2008	16.000	16.000	16.000				
Budgetaftale 2011				18.500			
TMU 14.11.2011					2.000	1.000	1.200
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>16.000</b>	<b>16.000</b>	<b>16.000</b>	<b>18.500</b>	<b>2.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.200</b>
<i>Heraf forbrug</i>	<i>16.000</i>	<i>16.000</i>	<i>16.000</i>	<i>18.500</i>	<i>2.000</i>	<i>1.000</i>	<i>1.200*</i>

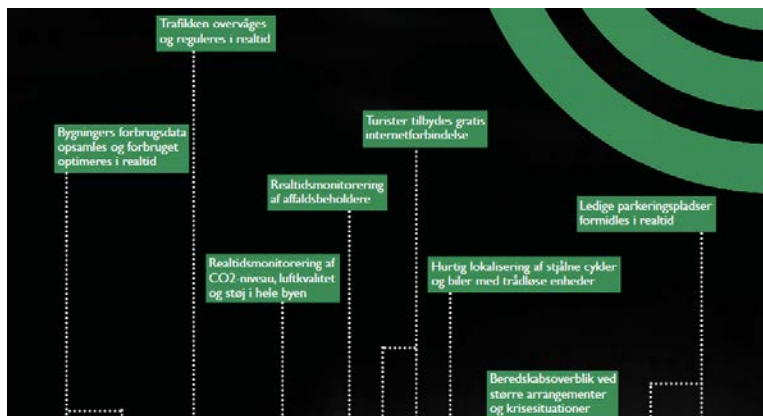
Note: \* De afsatte midler er disponeret.



## **TMI6b Copenhagen Connecting – Gør det nemt at være københavnere (rev. 3. september 2014)**

1. august 2014

Sagsbehandler  
Søren Kvist



### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Baggrund

I budgetaftalen for 2014 blev det besluttet, at Copenhagen Connecting skal være et fyrtårnsprojekt for Københavns Kommunes arbejde med Smart City. Målet er at få forbundet byen digitalt, så byen drives baseret på aktuelle data, f.eks. om ledige parkeringspladser, energiforbrug, nedbør eller luftforurening – alt samlet på ét netværk, også kaldet ”The Internet of Everything”.

Københavns Kommune har sammen med Nantes og Hamborg søgt EU (Horizon 2020) om ca. 225 millioner kr. til at anlægge større Smart City-testområder i byerne, hvor løsninger kan afprøves i praksis. Danmarks Tekniske Universitet har ansøgt EU’s Climate KIC om 115 millioner kr. til at understøtte projektet med forskning. Endvidere har Københavns, Albertslund og Frederikssund kommuner i maj 2014 underskrevet en partnerskabsaftale med teknologivirksomheden Cisco. Partnerskabet indebærer, at hovedstadsregionens virksomheder over de næste to år skal teste og udvikle Smart City-løsninger. Disse løsninger vil efterfølgende kunne indarbejdes i EU-projektet og implementeres i et større område af byen.

Som led i partnerskabsaftalen forventes Cisco at investere penge, tid og eksperter i hovedstadsområdet. Hensigten er, at både København og Cisco skal lære af hinanden og sammen med andre kommuner, virksomheder og vidensinstitutioner i hovedstadsområdet udvikle og teste nye produkter. Cisco har endvidere etableret en global fond på 0,8 mia. kr., som skal hjælpe iværksættere med at skabe økosystemer omkring at opbygge smarte løsninger, og denne fond vil også kunne søges af danske iværksættere, der deltager i arbejdet.

Rambøll har udarbejdet en rapport, der estimerer de samfundsøkonomiske gevinster ved en række Smart City-løsninger. Det er nogle af disse løsninger, som skal afprøves i samarbejdet, samtidig med at implementeringsudgiften til bydækkende løsninger skal beskrives.

## Indhold

Aftalen mellem Københavns Kommune og Cisco skal forbedre servicen til borgerne og hjælpe byen med at nå sit mål om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025 og indeholder afprøvning af en række Smart City-løsninger.

I dialogen med Cisco har der indtil videre været set på følgende Smart City-løsninger samt de årlige samfundsmæssige gevinster ved bydækkende løsninger:

Tabel 1. De samfundsøkonomiske gevinster ved Smart City-løsninger

Løsning	Beskrivelse	Gevinster
Sensorer og borgerservices der anviser ledige parkeringspladser i realtid	30,7 millioner færre korte kilometer samt 1,5 millioner timer sparet tid for bilister ved minimering af søgetrafik efter ledige parkeringspladser samt reduktion i CO <sub>2</sub> -udledning ved mindre brændstofforbrug.	393 mio. kr.
Vandoptimeringer	10 % besparelse på vandforbrug ved brug af sensorer.	199 mio. kr.
WiFi til turister	Turismestrategien understøttes og gør København til en attraktiv by at holde ferie i.	31 mio. kr.
Intelligente skraldespande	Ressource og Affaldsplan 2018 understøttes ved ruteoptimering af affaldstømning byggende på data om fyldte skraldespande.	1 mio. kr.
Smart metering af borgers og virksomheders energiforsyning	Realtidsmonitorering og styring af energiforsyning giver besparelser på el og varmekonsum og mindre CO <sub>2</sub> -udledning.	382 mio. kr.
Innovation og vækst	Jobskabelse samt tiltrækning af udenlandske virksomheder, der skaber grønne arbejdspladser.	775 mio. kr.
Næste generations intelligent trafikstyring	Sparet tid, op til 32 % optimering af trafikken uden udbygning af vejnettet samt mulighed for prioritering af cykeltrafik.	1.183 mio. kr.
Færre cykeltyverier	Brug af billig chipteknologi på cykler, som kommunikerer med WiFi-udstyr i byrummet, minimerer cykeltyveri med ca. 50 %.	38,2 mio. kr.

For at sikre at disse løsninger tilgodeser Københavns Kommune, er der behov for, at København deltager aktivt i arbejdet med medarbejdere og midler til konkrete løsninger under hensyntagen til de gældende regler om offentlig-privat innovation og udbud.

Der ønskes derfor midler til tre indsatser:

1. Fællessekretariat mellem Københavns, Albertslund og Frederikssund kommuner
2. Udbygningsplan for infrastruktur
3. Pulje til afprøvning og implementering af konkrete løsninger

Der ønskes en pulje til at udvikle byens løsninger og gøre dem smartere

### Overordnede målsætninger og effekter

Hvis Smart City-løsningerne implementeres i hele byen, vil der som nævnt være tale om væsentlige samfundsøkonomiske gevinster, men i første omgang handler initiativet imidlertid om at få igangsat arbejdet med Smart City, og derfor ligger de helt store gevinster et stykke ude i fremtiden.

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Fællessekretariat mellem Københavns, Albertslund og Frederikssund kommuner	- Skabe fælles fodslag omkring løsninger og sikre momentum og fokus.
2. Udbygningsplan for Smart City-løsninger	- Få en generel plan for udbygning af byens Smart City-infrastruktur i relation til Rambøll rapportens anbefalinger og hvordan byens planlagte anlægsprojekter kan understøtte Smart City-teknologier, f.eks. i byens gadebelysning som bliver forberedt til montering af Smart City-udstyr.
3. Pulje til afprøvning og implementering af konkrete løsninger	- Afprøvning og implementering af konkrete løsninger i mindre skala.
Beskæftigelseseffekt (15 mio. kr.)	18 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 15 mio. kr. baseret på en foreløbig analyse foretaget i samarbejde med Cisco. I efteråret vil der blive afholdt møder med Cisco og iværksættere for at fastlægge, hvilke konkrete innovationssamarbejder, der skal fokuseres på.

Der forventes ikke afledte driftsafgifter i projektet. Når løsningerne er blevet afprøvet og fundet egnede til implementering i stor skala, vil der blive søgt om midler hertil.

Tabel 3. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Fællessekretariat		400	400			800	500*
- Udbygningsplan for Smart City-løsninger		500				500	500*
- Pulje til afprøvning og implementering af konkrete løsninger		10.000	3.000	700		13.700	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>10.900</b>	<b>3.400</b>	<b>700</b>		<b>15.000</b>	1.000*

Tabel 4. Tidsangivelse

<b>Tidsangivelse</b>	<b>Måned og år</b>
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende efter igangsættelsen

## **Tekniske oplysninger**

### **Risikovurdering**

Projektet vurderes ikke at have væsentlige risici i forhold til tidsplanen eller økonomien.

### **Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

### **Henvisninger**

For projektudtalelser fra universiteter, samfundsøkonomisk analyse samt anvendelsesmuligheder: <http://copenhagenconnecting.com/>

Rambølls rapport om de estimerede samfundsøkonomiske gevinster ved en række Smart City-løsninger:

[http://copenhagenconnecting.com/include/img/work/full/TM82B3-Samfunds%C3%B8konomisk\\_forunders%C3%B8gelse.pdf](http://copenhagenconnecting.com/include/img/work/full/TM82B3-Samfunds%C3%B8konomisk_forunders%C3%B8gelse.pdf)



## **TM24 Fortsættelse af den boligsociale indsats i København (rev. 5. september 2014)**

4. september 2014

Sagsbehandler  
Nanna Nygaard Andersen



### **Eksekveringsparat?**

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### **Baggrund**

Trygge og velfungerende by- og boligområder er afgørende for en sammenhængende og mangfoldig hovedstad. Boligsociale helhedsplaner bidrager til at løfte byens udsatte byområder, understøtter den kommunale kernerdrift og sikrer, at Københavns Kommune får kontakt til og kan hjælpe flere udsatte borgere. Københavns Kommunes pulje til kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner er imidlertid opbrugt.

### **Indhold**

Siden 2012 er der etableret et tæt og forpligtende samarbejde med den almene boligsektor om boligsociale helhedsplaner i udsatte byområder. Boligorganisationerne udtrykker tilfredshed med samarbejdet og resultaterne. Det faglige indhold i helhedsplanerne er styrket, der er opnået en professionalisering og en bedre udnyttelse af ressourcerne, og der er etableret én indgang til Københavns Kommune i forhold til det boligsociale arbejde.

Boligsociale indsatser medvirker blandt andet til, at flere unge deltager i klub- og fritidsaktiviteter, at unge modnes til fritidsjob og uddannelse, og at der er mindre hærværk og større tryghed i de udsatte områder. De borgernære boligsociale indsatser bygger samtidig bro til kommunale tilbud og sikrer, at Københavns Kommune får kontakt til flere udsatte borgere.

Der er ikke afsat midler til at fortsætte samarbejdet og den kommunale medfinansiering af boligsociale helhedsplaner efter 2014. En fortsættelse af den boligsociale indsats forudsætter, at Københavns Kommune fastholder det boligsociale team, som er en forudsætning for at opnå den ønskede effekt af den kommunale medfinansiering, og også fremover medfinansierer boligsociale helhedsplaner jf. aktivitet 1 og 2 (Se bilag 1).

Derudover foreslås det, at den boligsociale indsats styrkes gennem forbedret overvågning af udviklingen i alle boligområder og med en pulje til tidlig indsats i boligområder, der er på vej ind i en negativ udviklingsspi-



ral, jf. aktivitet 3 og 4 (Se bilag 1). Formålet er at forebygge flere udsatte områder.

Samlet set foreslås følgende fire aktiviteter, der skal bidrage til at løfte byens udsatte områder: De fire aktiviteter fremgår i prioriteret rækkefølge.

1. *Boligsocialt team – en professionel indsats og én indgang til Københavns Kommune i forhold til det boligsociale samarbejde*  
Der ønskes 1,8 mio. kr. årligt, svarende til tre årsværk, til fortsættelse af det boligsociale team og samarbejdet med den almene sektor om boligsociale indsatser i udsatte byområder
2. *Kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner*  
Der ønskes en pulje på 69,9 mio. kr. i perioden 2015-2018 til kontant kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner. Forslaget indebærer, at Københavns Kommune ved igangsættelse af nye helhedsplaner finansierer 25 pct. af den enkelte helhedsplan mod hidtil 12,5 pct. Landsbyggefonden finansierer de resterende 75 pct.
3. *Monitorering af udviklingen i almene boligområder*  
Der ønskes 2,15 mio. kr. i perioden 2015-2018 til udvikling og drift af et system der effektivt kan monitorere udviklingen i byens almene boligafdelinger.
4. *Tidlig indsats i områder, der er på vej til at udvikle problemer*  
Der ønskes en pulje på årligt 4 mio. kr. i perioden 2015-2018 til indsatser i boligområder, der er i negativ udvikling.

En styrket boligsocial indsats er et af hovedelementerne i hovedaftalen mellem den almene sektor og Københavns Kommune. Aftalen er aktuelt under genforhandling. De fire konkrete forslag ovenfor udgør en del af Københavns Kommunes bidrag til samarbejdet med den almene boligsektor i den kommende fireårige aftaleperiode. Hovedaftalen forventes politisk behandlet i efteråret.

I partnerskabsaftalen mellem Københavns Kommune og Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter, som aktuelt foreligger i udkast, forpligter Københavns Kommune sig til at monitorere udviklingen i almene boligområder med henblik på tidlig indsats og forebyggelse af nye særligt udsatte boligområder. Partnerskabsaftalen forventes politisk behandlet i efteråret.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Boligsociale helhedsplaner udgør et helt centralt redskab i bestræbelserne på at løfte byens seks udsatte områder, som er udpeget i Københavns Kommunes ”Politik for Udsatte Byområder”, der er vedtaget af Borgerrepræsentationen i 2011.



Gennem en fortsættelse af det boligsociale team og det tætte og forpligtende samarbejde med de almene boligorganisationer om indsatsen i byens udsatte områder opnår Københavns Kommune, at helhedsplanernes aktiviteter understøtter kommunens strategi om at styrke tryghed, uddannelse og beskæftigelse i områderne.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Boligsocialt team – en professionel indsats og én indgang til Københavns Kommune i forhold til det boligsociale samarbejde	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Én indgang for de almene boligorganisationer.</li> <li>- Sammenhængende indsatser i udsatte områder med afsæt i fælles mål.</li> <li>- Forpligtende tværgående samarbejde mellem almene boligorganisationer og Københavns Kommunes forvaltninger.</li> <li>- Metodeudvikling og udbredelse af metoder, der virker.</li> <li>- Sammenhæng mellem boligsociale helhedsplaner og øvrige indsatser i udsatte by- og boligområder, herunder udviklingsplaner og områdefornyelser, Sikker By, diverse puljer m.v.</li> </ul>
2. Medfinansiering af boligsociale helhedsplaner	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommunal indflydelse på anvendelsen af midlerne i de boligsociale helhedsplaner.</li> <li>- Boligsociale aktiviteter bygger bro til kommunale tilbud og sikrer, at Københavns Kommune får kontakt med flere udsatte borgere.</li> <li>- Sammenhængende indsatser i udsatte områder med afsæt i fælles mål om styrket tryghed, uddannelse og beskæftigelse.</li> <li>- Synergi mellem boligsociale indsatser og kommunale tilbud, hvilket sikrer mere effektiv udnyttelse af ressourcerne.</li> </ul>
3. Monitorering af udviklingen i almene boligområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Udviklingstendenser i positiv og negativ retning i boligområderne dokumenteres.</li> <li>- Muliggør tidlig indsats i afdelinger, der er på vej i en negativ udvikling.</li> </ul>
4. Tidlig indsats i boligområder, der er på vej til at udvikle problemer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En negativt selvforstærkende udviklingsspiral kan bremses på et tidligt stadie.</li> <li>- Tidlig indsats kan spare senere udgifter.</li> </ul>
Beskæftigelseseffekt (79,25 mio. kr.)	95 årsværk.

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Bydele

Projektet vedrører Nørrebro, Vesterbro/Kgs. Enghave, Valby, Brønshøj/Husum, Bispebjerg og Amager Vest.

### Økonomi

Aktiviteterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 79,250 mio. kr. (aktivitet 1, 2 og 3) og estimerede serviceudgifter på i alt 16 mio. kr. (aktivitet 4).

Tabel 2. Anlægs- og serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
- Boligsocialt team – en professionel indsats og én indgang til kommunen	1.800	1.800	1.800	1.800	7.200	1.800*
- Pulje til kontant kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner med 25 pct.*	1.500	19.600	27.100	21.700	69.900	1.500*
- Monitorering af udviklingen i almene boligområder	1.400	250	250	250	2.150	1.400*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>4.700</b>	<b>21.650</b>	<b>29.150</b>	<b>23.750</b>	<b>79.250</b>	<b>4.700*</b>
<i>Serviceudgifter</i>						
- Tidlig indsats i boligområder, der er på vej til at udvikle problemer	4.000	4.000	4.000	4.000	16.000	
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>4.000</b>	<b>4.000</b>	<b>4.000</b>	<b>4.000</b>	<b>16.000</b>	

Note: Helhedsplanernes samlede økonomi udgør 279,6 mio. kr., idet Landsbyggefonden finansierer 75 pct. Hvis den kommunale medfinansiering til boligsociale helhedsplaner fastholdes på 12,5 % halveres anlægsudgifterne, og vil udgøre 34,95 mio. kr. i perioden 2015-2018. Boligorganisationerne skal i så fald finansiere de resterende 12,5 pct.

De fire aktiviteter, der skal bidrage til at løfte byens udsatte områder, forventes igangsat i 2015.

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
1. Boligsocialt team – en professionel indsats og én indgang til kommunen	Igangsættes januar 2015
2. Pulje til kontant kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner	Helhedsplanerne igangsættes som fireårige indsatser i perioden 2015-2018, dvs. med aktiviteter fra 2015-2021
3. Monitorering af almene boligområder	Igangsættes primo 2015
4. Tidlig indsats	Igangsættes medio 2015

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Der vurderes at være følgende risici forbundet med projektet:

- Det er en forudsætning for igangsættelse af nye boligsociale helhedsplaner, at der i Landsbyggefonden afsættes en ny pulje til boligsociale indsatser fra og med 2015. En sådan pulje forventes at indgå i et statsligt boligforlig i efteråret 2014.
- Forbrugstakten af en pulje til kommunal medfinansiering vil afhænge af, i hvilken takt Landsbyggefonden godkender nye helhedsplaner.
- Formulering af Københavns Kommunes krav og anbefalinger til boligorganisationerne i forbindelse med kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner vil blandt andet afhænge af, hvilke krav der stilles af Landsbyggefonden.
- Der skal opstilles kriterier for puljen til tidlig indsats i samarbejde med de øvrige forvaltninger

### Tidligere afsatte midler

I budgetaftalen for 2012 blev der afsat en pulje på 30 mio. kr. til kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner i perioden 2012-2014. Borgerrepræsentationen afsatte den 12. december 2013 yderligere 1,71 mio. kr. til kommunal medfinansiering, da Landsbyggefonden samlet gav et højere tilsagn end forventet og 30 mio. kr.-puljen derfor var opbrugt. Hertil kom 0,75 mio. kr. i Sikker By-midler, der blev anvendt til helhedsplan for Urbanplanen.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Budgetaftale 2012		30.000					
BR 12.12.2013			1.710				
<b>Afsatte midler i alt</b>		<b>30.000</b>	<b>1.710</b>				
<i>Heraf forbrugt*</i>		<i>30.000</i>	<i>1.710</i>				

Note: Beløbene er frigivet til udbetaling på baggrund af Københavns Kommunes tilsagn til boligsociale helhedsplaner.

### Bilag

Bilag 1. Uddybning af indsatser og økonomi



## TM25 Flere almene boliger (rev. 2. september 2014)

26. august 2014

Sagsbehandler  
Christian Friis Binzer



### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Baggrund

Befolkningsfremskrivninger for København viser, at der frem mod 2025 vil være behov for op til 45.000 nye boliger, til op mod 100.000 nye københavnere. Det er Københavns Kommunes målsætning, at 20 pct. af boligmassen skal være almen. Det forudsætter, at der afsættes grundkapital til opførelse af nye almene boliger i takt med udbygningen af private boliger. Det forudsætter ligeledes, at Københavns Kommune arbejder målrettet for at forbedre rammevilkårene for etablering af almene boliger.

### Indhold

Det foreslås, at der afsættes i alt 471 mio. kr. fordelt med 235,5 mio. kr. årligt i 2015 og 2016 til kommunal grundkapital til opførelse af almene boliger. Hermed kan der gives tilsagn til ca. 1.315 almene boliger årligt – i alt ca. 2.630 boliger.

Der skal samtidig afsættes 3,4 mio. kr. til ungdomsboligbidrag og grundskyldstilskud i perioden 2017-2018 til ungdomsboligerne. Tilskuddene medvirker til at reducere huslejen i ungdomsboligerne.

Det foreslås endvidere, at der afsættes samlet set 5,7 mio. kr. i 2015-2016 til initiativer, der skal forbedre vilkårene for at bygge almene boliger i København, og derved opretholde det forudsatte ambitiøse udbygningsniveau.

Yderligere skal der afsættes 3,5 mio. kr. i 2015 til kommunal grundkapital til forøgede udgifter til Sundbygård og Sundbyvang.

Endelig skal der afsættes 16,3 mio. kr. i grundkapital til Sølund.

### *Flere almene boliger*

I perioden 2011-2014 er der afsat finansiering til ca. 3.340 almene boliger. Med de foreslåede midler kan Teknik – og Miljøforvaltningen give tilsagn til i alt ca. 6.000 almene boliger i perioden 2011-2016.

Der afsættes 235,5 mio. kr. årligt i 2015 og 2016. Midlerne fordeles årligt med ca. 168 mio. kr. til almene familieboliger (svarende til ca. 690 boliger) og 67,5 mio. kr. til almene ungdomsboliger (svarende til ca. 625 boliger). Fordelingen mellem boligtyper svarer til fordelingen prioriteret i budgetter og overførselssager i 2013 og 2014. Ungdomsboligerne forudsættes opført som 35 m<sup>2</sup> i gennemsnit.

Midlerne afsættes over to år for at forbedre Teknik- og Miljøforvaltningens mulighed for at tilrettelægge en optimal udmøntning af midlerne og give de almene boligorganisationer en forbedret gennemsigthed i forhold til den samlede anlægsmulighed i København. Midlerne udmøntes fortsat i en konkurrencepræget udbudsform.

Københavns Kommune har en interesse i at fremrykke investeringer i almene boliger netop nu, da:

- Den kommunale grundkapital til almene boliger er sænket fra 14 pct. til 10 pct. frem til og med 2016. Det giver flere boliger for de samme midler.
- Københavns Kommunes finansiering udgør kun en tiendedel af den faktiske investering, og investeringerne har dermed en betydelig beskæftigelseeffekt.
- Under højkonjunkturen var det ikke muligt at bygge almene boliger i København på grund af et ophedet grund- og byggemarked. Selvom grundpriserne lige nu stiger igen i København, er det stadig muligt at bygge alment.

#### *Initiativer, der kan forbedre vilkårene for nye almene boliger i København*

Udviklingen på det københavnske ejendomsmarked forventes løbende at udfordre de almene boligorganisationers muligheder for at erhverve og fastholde grunde til alment nybyggeri. Derfor foreslås to initiativer, der skal forbedre rammevilkårene for alment nybyggeri.

Det foreslås, at Københavns Kommune gennemfører en analyse af dels byggeomkostningerne forbundet med alment nybyggeri, dels en kortlægning af de kommunale krav til byggeri med henblik på at belyse effektiviseringspotentialer for tilsagns- og etableringsprocessen.

Det foreslås endvidere, at Københavns Kommune tager initiativ til at nedsætte en tværkommunal ekspertgruppe på boligområdet, der skal komme med løsninger til, hvordan kommunernes udfordringer med at finde boliger til de mest udsatte borgere adresseres på landsplan.

Det forventes at indgå i en ny hovedaftale med den almene sektor for 2015-2018, at der fortsat skal være 20 pct. almene boliger i København, og at Københavns Kommune vil søge at forbedre rammevilkårene for nybyggeri i den almene sektor.

#### *Midler til Sundbygård/Sundbyvang*

Borgerrepræsentationen godkendte 18. juni 2014 øgede omkostninger ved opførelse af almene familieboliger på Sundbygård og Sundbyvang.

Borgerrepræsentationen godkendte samtidig, at der i Budget 2015 forventes afsat 3,5 mio. kr. til dette. Til at dække en del af de forøgede udgifter ved Sundbygård og Sundbyvang skal derfor afsættes 3,5 mio. kr. i kommunal grundkapital.

#### *Midler til Sølund*

Sundheds- og Omsorgsudvalget har på møde den 14. august 2014 anbefalet etablering af nye boliger ved Sølund og her godkendt en løsning hvortil der mangler finansiering. Der skal således afsættes 16,3 mio. kr. i kommunal grundkapital til manglende finansiering af nye boliger på Sølund.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Med forslaget afsættes midler til en fortsat udbygning af den almene boligmasse i København, der bidrager til en varieret boligsammensætning i byen. Samtidig søges vilkårene for alment nybyggeri forbedret.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

<b>(Del)aktivitet</b>	<b>Afledt effekt</b>
Afsættelse af kommunal grundkapital (finansposter)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etablering af ca. 2.630 almene familieboliger (471 mio.kr. i grundkapital, svarende til en samlet investering på 4,71 mia. kr., da den kommunale grundkapital udgør 10 pct. af boligernes finansiering).</li> <li>- Grundkapital på 3,5 mio. kr. til Sundbygård og Sundbyvang, svarende til en samlet investering på 35 mio. kr., da den kommunale grundkapital udgør 10 pct. af boligernes finansiering.</li> <li>- Grundkapital på 16,3 mio. kr. til Sølund, svarende til en samlet investering på 163 mio. kr., da den kommunale grundkapital udgør 10 pct. af boligernes finansiering.</li> <li>- Beskæftigelseseffekten indtræder, i takt med at byggerierne igangsættes (i perioden 2016-2019).</li> </ul>
Projektledelse, bygge- og procesanalyse	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyserne skal bidrage til at forbedre mulighederne for effektivt alment nybyggeri gennem bedre indsigt i fx byggeprocesser, omkostninger og administrative procedurer.</li> <li>- Ansættelse af projektleder i 2015 og 2016 (0,9 mio. kr. i alt).</li> </ul>
Ekspertgruppe, sekretariatsbetjening	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ekspertgruppen skal bidrage til en forbedring af de strukturelle vilkår for at bygge almene boliger i de større byer.</li> <li>- 1 årsværk i 2015 og 2016 (1,2 mio. kr.)</li> </ul>
Beskæftigelseseffekt (4,908 mia. kr.)	5.890 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

#### *Bydele*

Projektet vedrører alle bydele i København.

## Økonomi

### *Flere almene boliger*

Forslaget indebærer udgifter til kommunal grundkapital for 235,5 mio. kr. årligt i 2015 og 2016, svarende til samlet set 471 mio. kr. Det betyder, at der i perioden kan gives tilsagn til ca. 1.380 familieboliger og ca. 1.250 ungdomsboliger.

### *Ungdomsboligbidrag og grundskyldstilskud*

Nye ungdomsboliger vil være berettiget til kommunalt bestemt grundskyldstilskud og det lovpligtige ungdomsboligbidrag. Begge tilskudstyper fungerer som et direkte huslejetilskud til almene ungdomsboliger.

Udgifterne hertil udløses i takt med at boligerne ibrugtages. Det vurderes, at udgifterne samlet set vil andrage 0,9 mio. kr. i 2017, stigende til 6,8 mio. kr. årligt ved fuld indfasning i 2021. Udgifterne er permanente driftsudgifter. Udgifterne i den kommende budgetperiode andrager i alt 3,4 mio. kr.

### *Initiativer, der kan forbedre vilkårene for nye almene boliger i København*

Til analyse af tilsagns- og etableringsprocessen for det almene nybyggeri afsættes samlet set 2,0 mio. kr. i 2015 og 2016. Til etablering af den tværkommunale ekspertgruppe på boligområdet afsættes i alt 3,7 mio. kr. i 2015 og 2016.

### *Midler til Sundbygård/ Sundbyvang*

Forslaget indebærer udgifter til kommunal grundkapital for 3,5 mio. kr. i 2015 til at dække en del af de forøgede udgifter ved opførelse af almene familieboliger på Sundbygård og Sundbyvang.

### *Midler til Sølund*

Forslaget indebærer udgifter til kommunal grundkapital for 16,3 mio. kr. i 2017 til at dækkemanglende finansiering ved opførelse af nye boliger ved Sølund.

### *Sagsbehandling af alment nybyggeri*

Udgifter til sagsbehandling af det almene nybyggeri forudsættes finansieret af promillegebyret, der genindføres i Københavns Kommune fra 2015. Herved opkræves 2,5 ‰ af byggeriernes samlede anskaffelsessum i administrationsgebyr. Det er en forudsætning for en effektiv eksekvering af de ansøgte midler til grundkapital, at promillegebyret disponeres til sagsbehandling af alment nybyggeri.



Tabel 2. Finansposter og serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
<i>Finansposter</i>						
- Ca. 1.380 familieboliger		168.000	168.000			336.000
- Ca. 1.250 ungdomsboliger		67.500	67.500			135.000
- Grundkapital Sundby-gård/Sundbyvang		3.500				3.500
- Grundkapital til Sølund				16.300		16.300
<b>Udgifter til finansposter i alt</b>		<b>239.000</b>	<b>235.500</b>	<b>16.300</b>		<b>490.800</b>
<i>Serviceudgifter</i>						
- Ungdomsboligbidrag til ca. 1.250 ungdomsboliger				205	614	819
- Grundskyldstilskud til ca. 1.250 ungdomsboliger				650	1.950	2.600
<i>Analyse af tilsagn/etablering:</i>						
- Projektleddelse		600	300			900
- Analyse og kortlægning		1.100				1.100
<i>Tværkommunal ekspertgruppe:</i>						
- Sekretariatsbetjening		600	600			1.200
- Analyse m.v.		500	500			1.000
- Aflønning af eksperter		750	750			1.500
<b>Udgifter til service i alt</b>		<b>3.550</b>	<b>2.150</b>	<b>855</b>	<b>2.564</b>	<b>9.119</b>

Note: Udgifterne til grundskyld antages at udgøre ca. 4.000 kr. årligt pr. bolig. Udgifterne til ungdomsboligbidrag udgør årligt ca. 180 kr./m<sup>2</sup>. Københavns Kommune betaler 20 pct. heraf. Bemærk at udgifterne til disse poster har en indfasningsprofil ud over overslagsårene, jf. ovenstående.

### Skalering

Forslaget kan skaleres, jf. nedenstående tabeller. Det bemærkes, at det præcise antal boliger afhænger af de enkelte projekter, herunder boligernes konkrete størrelse og den konkrete pris for boligerne, der f.eks. påvirkes af udviklingen i rammebeløbet for almene boliger.

Tabel 3. Skalering familieboliger

Grundkapital	Antal familieboliger (ca.)
150 mio. kr.	620
160 mio. kr.	660
170 mio. kr.	700
180 mio. kr.	740

Tabel 4. Skalering ungdomsboliger

Grundkapital	Antal ungdomsboliger (ca.)
55 mio. kr.	510
65 mio. kr.	605
75 mio. kr.	700
85 mio. kr.	790

Borgerrepræsentationen vil i forbindelse med de almene bygherres skema A-ansøgninger give grundlag for et tilsagn af de udvalgte byggerier. Borgerrepræsentationen forelægges efter de løbende udmøntningsrunder de konkrete projekter til godkendelse.

Efter tilsagnet til projektet skal bygherren inden 9 måneder indsende et prisfastsat projekt (en såkaldt skema B-ansøgning). Efter tilsagnet til det prisfaste projekt igangsættes byggeriet. Såfremt de byggerier, der tildeles tilsagn ved udmøntningen i 2015 igangsættes medio 2016, forventes ibrugtagning medio 2017.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Udbud af kommunal grundkapital 2015. Det kan overvejes at udbyde midlerne i to runder, afhængig af omfanget af modtagne projekter.	1. runde: efterår 2014 2. runde: forår 2015
Udbud af kommunal grundkapital 2016. Det kan overvejes at udbyde midlerne i to runder, afhængig af omfanget af modtagne projekter.	1. runde: efterår 2015 2. runde: forår 2016
Analyse af tilsagns- og etableringsproces for alment nybyggeri (iværksættelse).	Primo 2015
Tværkommunal ekspertgruppe (iværksættelse)	Primo 2015

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Grundkapitallån formidles gennem Landsbyggefondens, og boligerne oprettes som en almen boligafdeling under en eksisterende boligorganisation. Der vurderes ikke at være væsentlige risici for Københavns Kommune forbundet med projekterne.

Projekterne forudsætter, at der kan findes tilfredsstillende grunde. Endvidere forudsætter den forventede ibrugtagning, jf. ovenstående, at projekterne kan projekteres, og licitation kan gennemføres inden for den afsatte tid og økonomi.

Det kan være vanskeligt at bygge boliger på 35 m<sup>2</sup>, hvorfor der muligvis kan komme et mindre antal boliger end det beskrevne.

### Tidligere afsatte midler

Nedenstående tabel viser afsatte midler til kommunal grundkapital til almene boliger.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Budgetaftale 2011	8.500						
Budgetaftale 2012		65.000					
Budgetaftale 2013			140.000				
Overførselssagen for 2012 til 2013			65.500				
Budgetaftale 2014				200.000			
Overførselssagen for 2013 til 2014				75.000			
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>8.500</b>	<b>65.000</b>	<b>205.500</b>	<b>275.000</b>			
<i>Heraf forbrugt</i>	<i>8.500</i>	<i>65.000</i>	<i>225.000</i>	<i>19.500</i>			

Note: \*”Forbrugte midler” afspejler i ovenstående, at midlerne er afsat til konkrete almene boligprojekter. Merforbruget i 2013 finansieres af midlerne afsat i 2014.



## TM26 Gebyrfritagelse for kollegie- og ungdomsboligbyggeri

25. april 2014

Sagsbehandler  
Henrik Jensen



### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

### Baggrund

Borgerrepræsentationen behandlede på mødet den 22. august 2013 et medlemsforslag om at gøre det mere attraktivt at opføre ungdomsboliger. Det blev bl.a. foreslået, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle udarbejde et forslag om at suspendere byggesagsgebyrer for byggeri af ungdomsboliger i Københavns Kommune for en tre-årig periode.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderede efterfølgende, at det er lovligt at fritage denne boligtype for byggesagsgebyr, og indstillede til Teknik- og Miljøudvalget, at kollegie- og ungdomsboligbyggeri fritages for byggesagsgebyr i tre år, og at de manglende gebyrindtægter skattefinansieres.

I forbindelse med behandlingen af indstillingen blev der vedtaget et ændringsforslag om, at kollegie- og ungdomsboligbyggeri ikke fritages for byggesagsgebyrer i en prøveperiode, før der i budgetforhandlingerne er fundet finansiering til omkostningerne til byggesagsbehandlingen.

### Indhold

Formålet med forslaget er at gøre det billigere for bygherrer at opføre kollegie- og ungdomsboliger i Københavns Kommune, så der er et ekstra incitament til opførelse af netop denne type boligbyggeri. Det er håbet, at forslaget på sigt vil resultere i, at det vil være nemmere for studerende at finde en egnet bolig i København og på endnu længere sigt vil gøre København til det foretrukne studiested for endnu flere studerende, danske såvel som udenlandske.

Det er imidlertid svært at vurdere effekten af en gebyrfritagelse og dermed skattefinansiering af byggesagsbehandlingen. Byggesagsgebyrer udgør i dag ca. 1 pct. af de samlede omkostninger af byggeomkostningerne, og dermed vil det være svært at vurdere, om dette forslag i sig selv betyder flere kollegie- og ungdomsboliger i de tre år, prøveperioden løber.

Forslaget vil konkret betyde, at ansøgninger om byggetilladelse i forbindelse med kollegie- og ungdomsboliger, der er modtaget hos byggemyndigheden mellem 1. januar 2015 og 31. december 2017, ikke vil blive opkrævet byggesagsgebyr.

### Overordnede målsætninger og effekter

Med budgetnotatet ønskes en lettere adgang til kollegie- og ungdomsboliger for studerende og herigennem skabelse af et bedre grundlag for København som vidensby. Det er målet, at forslaget vil være med til at bidrage til, at der skabes ekstra 1.000 kollegie- og ungdomsboliger over de næste 3 år, men det er som anført ovenfor svært at vurdere den konkrete effekt.

Forslaget vil herudover være med til at berige storbylivet med de flere studerende, hvilket er til gavn for alle andre borgere i byen. Budgetønsket spiller således sammen med ønsket i Københavnerfortællingen om København som en god by at bo og studere i.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Fjernelse af byggesagsgebyr på kollegie- og ungdomsboligbyggeri	Med fjernelse af gebyret er håbet, at fritagelsen vil bidrage til etablering af 1.000 ekstra kollegie- og ungdomsboliger i løbet af 3 år

### Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

### Økonomi

Der er givet byggetilladelse til opførelse/indretning af ca. 370 kollegie- og ungdomsboliger i 2013. På baggrund af verserende byggesager forventer Teknik- og Miljøforvaltningen, at der vil blive givet byggetilladelse til i størrelsesordenen 1.000 kollegie- og ungdomsboliger i 2014. Gebyrindtægten for disse sager vil være på ca. 5,5 mio. kr. ved en gennemsnitlig boligstørrelse på 35 m<sup>2</sup> og med taksten på 157 kr. pr. m<sup>2</sup>, som er gældende pr. 1. januar 2014. Såfremt byggesagsgebyrerne afskaffes eller nedsættes (jf. TM27 *Afskaffelse eller nedsættelse af byggesagsgebyrer*) vil det have betydning for dette ønskes økonomi.

Der er i nedenstående tabel tages udgangspunkt i, at forslaget implementeres 1. januar 2015.

Tabel 2. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Færre byggesagsgebyrer		5.500	5.500	5.500		16.500
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>5.500</b>	<b>5.500</b>	<b>5.500</b>		<b>16.500</b>

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2015

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Der er ingen risici i forbindelse med budgetnotatets implementering, men derimod er der risiko for, at der ikke opføres flere kollegie- og ungdomsboliger som følge af forslaget. Dette skyldes, at der er andre faktorer, der har en større betydning for omfanget af nybyggerier end gebyrstørrelsen.

#### **Tidligere afsatte midler**

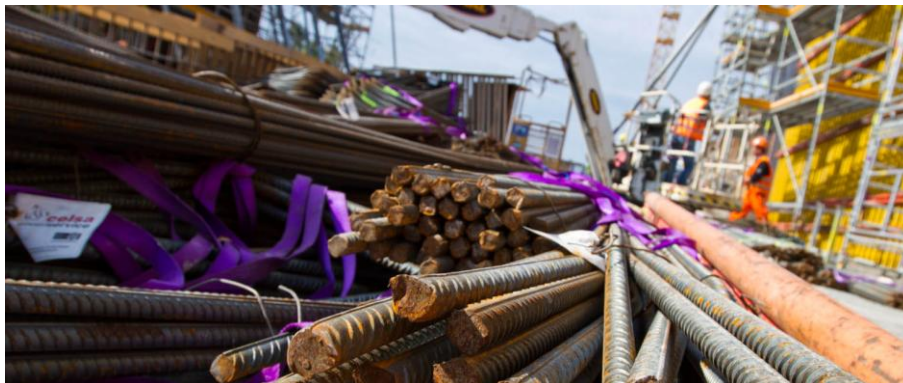
Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## TM27 Afskaffelse eller nedsættelse af byggesagsgebyr

29. august 2014

Sagsbehandler  
Henrik Jensen



### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

### Baggrund

Byggesagsgebyrerne i Københavns Kommune er blandt de højeste i landet. Det skyldes, at byggesagsbehandlingen i København, som én af få kommuner, er næsten 100 % brugerfinansieret. I de seneste år har mange kommuner valgt at sænke gebyrerne og dermed øget den andel, der finansieres over skatterne. Nogle kommuner har valgt helt at afskaffe byggesagsgebyrer.

### Indhold

Budgetønsket omhandler afskaffelse, eller alternativt nedsættelse, af byggesagsgebyrer på byggeansøgninger i Københavns Kommune, som modtages efter 1. januar 2015.

Såfremt der er politisk ønske om at nedsætte byggesagsgebyrerne, så anbefaler Teknik- og Miljøforvaltningen, at byggesagsbehandling skattefinansieres 100 %, da det vil give den største grobund for yderligere vækst i byen og samtidig mindske administrationen i kommunen. Ved at vælge alle de nedenstående forslag vil byggesagsområdet blive 100 % skattefinansieret. En afskaffelse af byggesagsgebyrer vil koste 84,65 mio. kr. årligt. Heri er indregnet færre udgifter i Teknik- og Miljøforvaltningen for 3,5 mio. kr. årligt, da der ved en 100 % skattefinansieret ikke skal bruges ressourcer på at registrere tid og udskrive fakturaer. Dette vil dog kun kunne realiseres ved en 100 % skattefinansiering af byggesagsbehandlingen.

Budgetnotatet indeholder også alternativer til en 100 % skattefinansiering, hvor byggesagsgebyrerne i stedet nedsættes fra 2015. Budgetønsket er derfor skalerbart, således at én eller flere muligheder kan vælges uafhængigt af hinanden, men beregninger på den generelle gebyrnedsettelse er foretaget ud fra, at de tre førstnævnte forslag vedtages.

Det forudsættes, at der fra år til år foretages en konkret vurdering af de forventede udgifter til byggesagsbehandlingen. Denne vurdering foretages på baggrund af den forventede udvikling i byggeriet, hvorved kommunens udgifter til byggesagsbehandlingen er efterspørgselsstyret. Der

skal derfor årligt foretages en rammejustering. Det er endvidere en forudsætning, at mål for sagsbehandlingstider og KL's aftale med regeringen om at forkorte sagsbehandlingen opretholdes.

I prioriteret rækkefølge foreslås følgende:

#### *Gebyrfritagelse på lette byggesager*

Alle lette byggesager fritages helt for byggesagsgebyr. Lette byggesager defineres som byggesager, der kan afsluttes allerede på byggemødet, og som derfor ikke kræver ekstra sagsbehandling. Det er typisk sager, der allerede er fastsat til et lavt standardgebyr på 2.000 kr., og er sager i en-familiehuse, lejligheder samt mindre ombygninger, events m.m.

Forslaget vil medføre, at 4.000 ansøgere om året fremover ikke skal betale for sagsbehandlingen. Forslaget forventes årligt at betyde færre byggesagsgebyrer for 6 mio. kr. og færre udgifter i Teknik- og Miljøforvaltningen for 0,5 mio. kr., da der skal bruges færre ressourcer på tidsregistrering, fakturering og klagebehandling.

#### *Delvis gebyrfritagelse på svære byggesager*

De svære byggesager, som kræver ekstra byggesagsbehandling efter byggemødet, sidestilles med de lette sager, så der kun opkræves gebyr for byggesagsbehandling efter byggemødet. Herved opkræves der ikke gebyr for forhåndsdialog med ansøgere frem til myndighedsbehandlingen kan påbegyndes.

Forslaget vil medføre besparelser for de bygherrer, der efter ønsker at bygge nye etageboliger og erhvervsbyggeri samt gennemføre større ombygninger. Forslaget forventes at betyde færre byggesagsgebyrer for 9 mio. kr. og færre udgifter i Teknik- og Miljøforvaltningen for 0,5 mio. kr.

#### *Gebyrfritagelse for byggetilsyn*

Der opkræves ikke gebyr for kommunens byggetilsyn, som udføres under byggeprocessen. Dermed kommer byggeansøgere ikke til at betale for kommunens kontrol af, at byggetilladelsen efterleves i praksis. Forslaget forventes at betyde færre byggesagsgebyrer for 10 mio. kr. og færre udgifter i Teknik- og Miljøforvaltningen for 0,5 mio. kr.

De tre ovennævnte forslag vil samlet set sænke byggesagsgebyrerne med omkring 25 mio. kr. og sænke udgifterne i Teknik- og Miljøforvaltningen med 1,5 mio. kr.

#### *Generel gebyrnedsettelse*

En del af taksten skattefinansieres, således at der ikke som i dag opkræves 100 % af de direkte og indirekte udgifter til byggesagsbehandlingen, hvilket vil give en yderligere tilskyndelse til at bygge i København. Det vil være gældende for sagsbehandlingen af de svære sager efter byggemødet.

En nedsættelse til 75 % brugerfinansiering vil eksempelvis betyde færre gebyrer for 15,8 mio. kr. Ved en 100 % skattefinansiering af byggesags-



behandlingen vil det, som tidligere nævnt, være udgifter til tidsregistrering og opkrævning af gebyrer, som forventes at udgøre 2 mio. kr. årligt. I tabel 2 fremgår de økonomiske konsekvenser efter graden af brugerfinansiering.

Københavns Kommune må i 2015 kun opkræve byggesagsgebyr efter én timetakst på alle byggesager, hvor der ikke er en fast gebyr. Derimod må kommunen gerne helt gebyrfritage enkelte sagstyper, hvilket eksempelvis er tilfældet i budgetnotatet *TM26 Gebyrfritagelse på kollegie- og ungdomsboligbyggeri*. Det samme er eksempelvis muligt i forhold til nybyggeri af etageboliger. Men da omfanget af nybyggeri af forskellige bygningstyper svinger meget fra år til år, vil det være svært at estimere omfanget i 2015, og erfaringen viser også, at byggebranchen meget hurtigt skifter mellem boligbyggeri og erhvervsbyggeri, alt efter hvad der er mest rentabelt. Det vil på den baggrund være meget svært at foretage en præcis vurdering af udgifterne ved afskaffelse eller nedsættelse af byggesagsgebyret på sådanne sagstyper.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Formålet med nedsættelse af byggesagsgebyrer er primært at give erhvervslivet en ekstra tilskyndelse til at bygge i byen og dermed skabe vækst og arbejdspladser til de mange borgere, der i disse år vælger at flytte til byen. Hvis nedsættelse af byggesagsgebyrer medfører, at der blot bygges 1 % mere i København, vil budgetønsket have en årlig beskæftigelseseffekt på 100 årsværk.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Nedsættelse af byggesagsgebyr ved ansøgninger modtaget efter 1. januar 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Effekten af at nedsætte byggesagsgebyrerne vil være, at op til 1 % af de samlede byggeomkostninger fjernes, hvilket formentlig vil betyde flere byggeansøgninger og dermed vækst og arbejdspladser i København.</li> <li>- Erhvervslivet vil anse kommunen for mere erhvervsvenlig, og kommunen vil opnå en højere placering i Dansk Byggeris analyse af den kommunale erhvervsvenlighed.</li> <li>- Borgere og mindre virksomheder vil på de mindre byggesager helt slippe for gebyr, hvilket vil betyde en større tilfredshed med byggesagsbehandlingen og dermed færre klager.</li> <li>- Færre kommunale udgifter til registrering, kontrol og dokumentation af tidsforbrug, opkrævning af gebyr samt klagebehandling over byggesagsgebyr, dvs. mindre administration.</li> </ul>

#### *Bydele*

Budgetønsket vedrører alle bydele i København.

#### **Økonomi**

Budgetønsket har estimerede serviceudgifter på op til 84,65 mio. kr. fra 2015 og frem, afhængig af hvilke forslag der vælges.

Tabel 2. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Gebyrfritagelse på lette byggesager		6.000	6.000	6.000	6.000	24.000
- Færre udgifter på lette sager		-500	-500	-500	-500	-2.000
- Delvis gebyrfritagelse på svære byggesager		9.000	9.000	9.000	9.000	36.000
- Færre udgifter på svære sager		-500	-500	-500	-500	-2.000
- Gebyrfritagelse for byggetilsyn		10.000	10.000	10.000	10.000	40.000
- Færre udgifter til byggetilsyn		-500	-500	-500	-500	-2.000
- Gebyrnedsettelse – fra 100 % til 75 % af timetaksten		15.788	15.788	15.788	15.788	63.150
- Gebyrnedsettelse – fra 75 % til 50 % af timetaksten		15.788	15.788	15.788	15.788	63.150
- Gebyrnedsettelse – fra 50 % til 25 % af timetaksten		15.788	15.788	15.788	15.788	63.150
- Gebyrnedsettelse – fra 25 % til fuld skattefinansiering		15.788	15.788	15.788	15.788	63.150
- Færre udgifter ved fuld skattefinansiering		-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-8.000
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>84.650</b>	<b>84.650</b>	<b>84.650</b>	<b>84.650</b>	<b>338.600</b>

Københavns Kommunes byggesagsarkiv er ved at blive scannet, men det vil tage 18 år at færdiggøre scanningsopgaven. Såfremt scanningen eksempelvis ønskes færdiggjort på 9 år, vil det koste 5,3 mio. kr. årligt, og det vil i givet fald betyde forhøjelse af byggesagsgebyrerne.

Der er udarbejdet et budgetnotat *TM26 Gebyrfritagelse på kollegie- og ungdomsboligbyggeri*, og her vil en vedtagelse betyde, at tallene i tabel 2 skal genberegnes.

5-10 % af byggesagsgebyrerne stammer fra Københavns Kommunes egne byggerier, hvilket kan betyde besparelser på kommunens egne byggeprojekter på mellem 4 og 8 mio. kr. årligt.

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2015

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer ikke, at der er risici forbundet med selve implementeringen af budgetønsket. Der er derimod en risiko for, at en afskaffelse af byggesagsgebyrer ikke vil have den forventede effekt på væksten. Det er ikke sikkert, at en reduktion af byggeomkostningerne med op til 1 % i sig selv vil medføre, at der vil blive bygget mere i København. En nedsættelse af gebyrerne skal også ses i sammenhæng med, at andre kommuner allerede har vedtaget, eller har planer om, at sænke eller helt fjerne byggesagsgebyrer, ligesom der er andre faktorer, der har større betydning for byggeaktiviteten end byggesagsgebyrer.

Der er endvidere en risiko for, at budgetønsket vil have en negativ effekt på byggesagsgebyrerne i 2014, da det med en vedtagelse kan betale sig for bygherrer at vente med at indsende en byggeansøgning til efter 1. januar 2015.

#### **Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



## **TM27a Bilag I. Nye regler pr. 1. januar 2015**

### **Lov nr. 640 af 12. juni 2013**

#### *Baggrund*

Regeringen har ved lov nr. 640 af 12. juni 2013 besluttet, at kommunerne pr. 1. januar 2015 skal opkræve byggesagsgebyrer på timebasis for medgået tid. Småbyggerier som udhuse, carporte, garager, drivhuse og lignende kan stadig faktureres efter faste gebyrtakster, da erfaringer viser, at opkrævning efter tidsforbrug ved disse sager kan medføre gebyrer, der ikke står i forhold til udgifterne i byggeprojektet.

Lovændringen er gennemført på baggrund af regeringens Vækstplan DK, som skal fremme vækst og beskæftigelse i den private sektor gennem forbedrede rammevilkår for virksomhederne. Lovændringen har blandt andet til formål at fremme en mere gennemskuelig og ensartet gebyropkrævning i kommunerne.

Lovændringen er fulgt op af Energistyrelsens gebyrvejledning til kommunerne. Vejledningen er ikke udtømmende, og der har været behov for at spørge Energistyrelsen om yderligere vejledning i forhold til konkrete problemstillinger, herunder hvorvidt der kan opkræves gebyr ved afslag.

#### *Omkostninger til byggesagsbehandling*

Det er op til kommunen at fastlægge gebyrniveauet og gebyrprincipperne. Kommunen kan vælge at opkræve en mindre andel af gebyrindtægterne, end der er dækkende for de faktiske omkostninger, og kommunen kan vælge helt at undlade gebyropkrævning.

I det tilfælde at gebyrindtægterne ikke dækker de faktiske omkostninger, skal finansieringen ske gennem skatteopkrævningen. Kommunen kan endvidere vælge, at der kun skal opkræves gebyr for visse sagstyper, eller at visse dele af selve byggesagsbehandlingen skal undtages for gebyropkrævning.

Ved opgørelse af omkostningerne til byggesagsbehandling medregnes den tid, der ligger til sagsbehandling efter byggelovgivningen og relateret følgelovgivning, når dette ligger som en naturlig del af behandlingen af byggesagen. Energistyrelsens vejledning præciserer, at der ikke kan opkræves gebyr for tid forbrugt til sagsbehandling efter anden lovgivning.

Der vil ikke kunne tages gebyr for den generelle vejledning og rådgivning af borgerne, da disse ydelser påhviler kommunen i dens egenskab af forvaltningsmyndighed. Der kan derudover ikke tages gebyr for sagsbehandling efter anden lovgivning, og denne del skal finansieres via kommunens skatteindtægter.

Det er et krav, at kommunen dokumenterer de direkte, indirekte og komplementære omkostninger knyttet til selve byggesagsbehandlingen,

og at gebyrindtægterne ikke overstiger de samlede omkostninger. Hvis småbyggerierne faktureres efter faste takster, er det et krav, at gebyrindtægterne for denne kategori ikke overstiger de faktiske omkostninger til sagsbehandling af netop denne type af byggesager.

Som udgangspunkt skal der laves en omkostningskalkulation efter de retningslinjer, der er fastsat i Indenrigsministeriets vejledning for omkostningskalkulation.

### *Opkrævning*

Kommunen skal opkræve samme timepris i alle byggesager. Der må ikke opkræves ”grundgebyr” eller ”opstartsgebyr”.

Opkrævningen af byggesagsgebyrer efter den nye lovgivning skal som hovedprincip ske, når bebyggelsen lovligt kan ibrugtages. Kommunen kan vælge, at opdele byggesagsgebyrer i to rater, så der opkræves gebyr ved afgørelsen og igen ved sagens endelige afslutning. Der kan således også opkræves gebyr for medgået tid efter, at afgørelse er truffet.

Ændringen i tidspunkt for opkrævning af gebyr vil medføre en forsinkelse i indtægten. Kommunens eksterne revisor, Deloitte, har dog over for Teknik- og Miljøforvaltningen godkendt, at forbrugte timer på igangværende byggesager kan indtægtsføres.

Byggesagens påbegyndelse er det tidspunkt, hvor kommunen enten modtager en ansøgning, eller det tidspunkt hvor kommunen vurderer, at der foretages en egentlig byggesagsbehandling, selvom der ikke er modtaget en formel byggeansøgning. Det vil ofte være, når kommunen ikke blot iagttager sin forvaltningsretlige vejledningspligt, men foretager konkrete vurderinger i et konkret byggearbejde. Denne vurdering vil kommunen f.eks. ofte skulle foretage i forbindelse med forhåndsdialoger, skrankehenvendelse og telefoniske henvendelser, som afholdes inden ansøgningen reelt er fremsendt.

Kommunen skal ved opkrævning af byggesagsgebyr efter tidsforbrug udspecificere tidsforbruget i den enkelte byggesag. Loven præciserer ikke, hvordan denne udspecificering skal foretages.

I gebyrvejledningen anføres, at kommunen ved beregning af gebyr kan medregne de udgifter, som de har til byggesagsbehandlingen i snæver forstand, samt udgifter af mere generel art, som efter et rimeligt skøn medgår til administration af byggesagsbehandlingen. Udgifter forbundet med at påse byggeri efter anden lovgivning, kan medregnes, men egentlig sagsbehandling efter anden lovgivning kan ikke medregnes.

I gebyrvejledningen præciseres, at kommunerne skal udarbejde en instruks for gebyrordningen. For at kommunen kan dokumentere omkostningerne forbundet med byggesagsbehandlingen, skal sagsbehandlerne foretage tidsregistrering, dels for at dokumentere tidsforbrug på hver sag, og dels som grundlag for opgørelse af timepris og evt. fast pris via øko-

nomiske fordelingsnøgler. Der er således tilknyttet en øget administrativ byrde på grund af dokumentationskravet, såfremt der vælges at opkræve gebyr.



## **TM27b Bilag 2. Besparelser for borgere og erhvervs- liv**

### *Baggrund*

En afskaffelse eller nedsættelse af byggesagsgebyrer vil have stor betydning for byggeansøgere, uanset om der er tale om borgere, foreninger eller virksomheder. I 2014 er der budgetteret med byggesagsgebyr for 76,4 mio. kr. på de nye byggesager fordelt på ca. 5.000 byggesager, og der er med undtagelse af opkrævning af de små byggeprojekter tale om fuld brugerfinansiering.

Brugerfinansieringen betyder, at ansøgere fuldt ud betaler for sagsbehandling efter byggelovgivningen og relateret følgelovgivning, når dette ligger som en naturlig del af behandlingen af byggesagen. Ansøgerne betaler også for indirekte omkostninger i Teknik- og Miljøforvaltningen til eksempelvis husleje, IT, kontorhold og øvrige administrationsudgifter.

Med de ændrede regler om opkrævning af byggesagsgebyrer fra 1. januar 2015, som er nævnt i bilag 1, skal der, hvis der ønskes brugerfinansiering, opkræves byggesagsgebyr efter tidsforbrug. Kun i små byggeprojekter, som eksempelvis garager og carporte, kan der opkræves en fast takst. Teknik- og Miljøforvaltningen er derfor ved at planlægge en tidsregistrering på byggesagsområdet, som skal være implementeret 1. januar 2015.

Såfremt der ønskes en afskaffelse af byggesagsgebyr, vil der ikke være behov for tidsregistrering i de enheder i kommunen, der bidrager til byggesagsbehandlingen, svarende til ca. 165 årsværk. En beslutning om gebyrfritagelse vil betyde, at kommunen ikke skal bruge 3,5 mio. kr. årligt på tidsregistrering, ekstra opkrævning og klagebehandling.

En afskaffelse af byggesagsgebyr vil bevirke, at byggesagsbehandlingen bliver gratis for byggeansøger. Gebyret for de store byggeprojekter udgør ca. 1 % af byggeomkostningerne og vil derfor medvirke til billigere byggerier i København. Det er svært at vurdere, om det også vil medvirke til mere byggeri i København, idet andre kommuner ligeledes er ved at undersøge mulighederne for at sænke eller fjerne gebyrer på området. Syv kommuner har efter Teknik- og Miljøforvaltningens oplysninger allerede vedtaget at fjerne gebyrerne helt.

### *Byggesagsgebyr på den enkelte byggesag*

Det kan ikke på nuværende tidspunkt opgøres, hvor meget byggeansøgere vil være for på de enkelte byggesager. Det skyldes primært, at byggesagerne er meget forskellige, og at tidsforbruget på sagerne også vil være meget forskellige. Eksempelvis vil byggesager med partshøring bevirke, at der skal bruges ekstra ressourcer til sagsbehandlingen. Men det skyldes også, at timesatsen, hvormed der skal opkræves byggesagsgebyr i 2015, ikke er endelig beregnet endnu. Umiddelbart regnes der med en timesats på omkring 800 kr., men det kommer helt an på, hvordan kontering af timer på byggesager håndteres i praksis.



I 2014 opkræves byggesagsgebyr efter en grundtakst på 5.000 kr. plus 157 kr. pr. kvadratmeter. For et stort erhvervsbyggeri på 5.000 m<sup>2</sup> vil det betyde et byggesagsgebyr på 790.000 kr. Udgiften vil være den samme, såfremt kommunen i 2015 på et tilsvarende byggeprojekt bruger mellem 1.000 timer til sagsbehandling undervejs i byggeprocessen. Nedenfor er andre typer af byggesager beregnet ud fra samme princip.

Tabel 1. Byggesagsgebyrer beregnet for typer af byggeri i 2014 og 2015

	2014		2015	
	Kvm.	Pris (kr.)	Timer	Pris (kr.)
Anmeldelsessag	Fast takst	2.000*	6 timer	4.800
Enfamiliehus	150	5.000*	10 timer	8.000
Etageboligbyggeri	1.000	162.000	200 timer	160.000
Erhvervsbyggeri	5.000	790.000	1.000 timer	800.000

Note: \* Takster i 2014 blev nedjusteret efter politisk ønske.

Regelændringerne på byggesagsområdet vil ikke have betydning for det samlede byggesagsgebyr i 2015, men blot bevirke en ændret fordeling mellem forskellige sagstyper. Som udgangspunkt vil regelændringerne betyde, at komplicerede sager, som kommunen bruger mange ressourcer på at håndtere, vil koste mere, mens simple sager vil koste mindre.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil i løbet af efteråret fremlægge indstilling for Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen, hvor takstvedtagelsen vil indgå. I indstillingen indgår også hvilke udgifter, der bør indregnes til byggesagsbehandling, herunder udgifter til arkiv, kortajourføring og BBR.



## TM28a Udviklingsplan for Urbanplanen – Etape I (rev. 11. august 2014 9. september 2014)

(Indgår i Byudviklingsredegørelsen)

Sagsbehandler  
Morten Lund



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Baggrund

Politik for Udsatte Byområder udpeger seks udsatte byområder i København, herunder Amager/Sundby. I budget 2014 blev det aftalt, at der skal udarbejdes en strategi for Solvang Centret og Urbanplanen. Udviklingsplanen sætter derfor særligt fokus på Urbanplanen og udgør en samlet plan for udvikling af området.

Dette budgetønske omhandler revitalisering af Remiseparken, opførelsen af rækkehuse ved Remiseparken og midler til den videre udvikling af planen. Udviklingsplanen indeholder herudover følgende budgetnotater:

- TM28b. Helhedsgenopretning og støjrreducerende asfalt på Amager (Teknik- og Miljøforvaltningen)
- KF66. Børne- og Unge Kulturpiloterne (Kultur- og Fritidsudvalget)

Urbanplanen er en stor, sammenhængende og udsat boligbebyggelse på Amager, der har potentiale til at blive et attraktivt boligområde i København. Urbanplanen opleves i dag som en by i byen og er præget af manglende tryghed. Urbanplanen har mange engagerede beboere, der arbejder for at gøre Urbanplanen til et godt sted at bo, men er også præget af sociale udfordringer og et negativt omdømme.

I Urbanplanen er det vanskeligt at orientere sig. Derudover fremstår Remiseparken som dårligt vedligeholdt, utryk at færdes i og svært at finde for udefrakommende, selvom parken med beliggenhed midt i Urbanplanen udgør et stort potentiale, som en af Københavns større parker. Ligeledes er Urbanplanen udfordret af Solvang Centret, som er nedslidt, manglende indkøbsmuligheder og et ensidigt alment boligudbud, der ikke tiltaler alle potentielle beboere.

3B har gennemført renoveringer af boligerne i Urbanplanen for ca. 630 mio. kr. Der er behov for, at Københavns Kommune i højere grad end hidtil supplerer disse massive investeringer med kommunale tiltag.

Målet med denne udviklingsplan er at indfri Urbanplanens potentialer gennem et fysisk løft af Urbanplanen. Forskning viser, at renoveringer af boliger ikke i sig selv skaber sociale forandringer, men at strukturelle tiltag kan skabe positiv social udvikling. Udviklingsplanen er baseret på denne forskning og viden om hvilke tiltag, der kan bidrage til en positiv social udvikling.

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har i et tæt samarbejde med 3B og med inddragelse af Urbanplanens beboere, lokaludvalg og områdets øvrige aktører udarbejdet en udviklingsplan for området.

Udviklingsplanen har tre overordnede temaer:

1. En attraktion i bydelen
2. En del af byen
3. Boliger til alle

Udviklingsplanen er vedlagt som bilag 1 og indeholder en nærmere beskrivelse af budgetønskerne. Der er behov for fortsat at arbejde med den konkrete udformning af dele af planen, hvorfor planen er opdelt i to etaper, hvor dette budgetnotat indeholder budgetønskerne i udviklingsplanens etape 1.

#### *Etape 1A – Remiseparken*

Det er allerede nu muligt at påbegynde en del af Urbanplanens transformation, hvor særligt en revitalisering af Remiseparken er tiltrængt. Et vigtigt skridt er allerede taget med allokeringen af 7 mio. kr. til Remiseparkens indgang fra Peder Lykkes Vej i overførselssagen 2013-2014.

Remiseparken udgør et af Urbanplanens største potentialer. Parken indeholder allerede to bemandede legepladser, Bondegården og Byggelegepladsen, der er store attraktioner for områdets børnefamilier. Hvis Remiseparken gøres synlig for den omgivende by, forbedres og indrettes med nye funktioner, kan den blive en attraktion ikke blot for Urbanplanens beboere, men for Amager og København som helhed. Parkens 36.500 m<sup>2</sup> foreslås derfor løftet til samme kvalitetsniveau som Mimersparken, Nørrebroparken og Nordvestparken, hvilket kan opnås med en investering på 50 mio. kr. Herved kan Remiseparken skabe en udvikling i Urbanplanen svarende til den forandring, som Superkilen og Mimersparken har medført for Mjølnerparken på Nørrebro. Det er ambitionen at sætte borgerne i centrum af udviklingen af parken. En del af midlerne skal derfor bl.a. anvendes på en omfattende borgerinddragelse og en arkitektkonkurrence.

Det bemærkes, at planen eventuelt vil kunne indeholde et bassin på 4.100 m<sup>3</sup> til opsamling af regnvand, som estimeres til 5,2 mio.kr. Dette vil kunne finansieres af HOFOR, såfremt det i 2014 beslutes at søge midlerne og disse tildeles.

#### *Etape 1B – Nye rækkehuse ved Remiseparken*

Nye almene rækkehuse vil tiltrække nye ressourcestærke beboergrupper til området, der kan medvirke til at skabe positive sociale forandringer i Urbanplanen. Det er efter dialog med private bygherrer ikke vurderet sandsynligt, at

rækkehusene kan etableres som private boliger, hvorfor disse skal opføres alment. Kommunal grundkapital hertil udgør 14,1 mio. kr.

Opførelse af rækkehusene på Solvang Centrets grund nødvendiggør en nedrivning af fritidsklubben Remisevænget og ungdomsklubben Jokeren, hvilket adskiller sig fra udgangspunktet i indstillingen ”Nedrivning af Solvang Centret”, der blev behandlet i Borgerrepræsentationen den 25. august 2014. Det har i arbejdet med udviklingsplanen imidlertid vist sig nødvendigt alligevel at foretage en samlet nedrivning af Solvang Centret for hurtigt at kunne få opført byggeri af rækkehusene. En midlertidig genhusning af institutionerne i pavillonbyggeri medfører en anlægsudgift på 4 mio. kr. til opstilling og nedtagning af pavillonerne. Hertil kommer 1,5 mio. kr. i drift for to års leje af pavillonerne.

#### Forberedelse af etape 2

Etape 2 vil kræve en yderligere kvalificering forud for forhandlingerne om budget 2016. En så markant og gennemgribende udvikling af Urbanplanen, som er tiltænkt med udviklingsplanens etape 2, kan kun løses med et omfattende forarbejde med inddragelse af de lokale borgere, lokaludvalg, kommunale parter og øvrige interessenter. Der vil endvidere være behov for konsulentbistand til udvikling og programmering af det nye kvarter og kvarterhuset, ligesom der vil være behov for bistand til gennemførelse af en feasibilityundersøgelse af det nye kvarter. Der er derfor behov for 0,8 mio. kr. til forberedelse af etape 2.

#### Overordnede målsætninger og effekter

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Etape 1A – Remiseparken	- Remiseparken bliver en attraktion alle københavnere kender og bruger.
Etape 1B – Nye rækkehuse ved Remiseparken	- De nye rækkehuse vil med deres profil tiltrække nye og fastholde eksisterende ressourcer stærke beboergrupper.
Forberedelse af etape 2	- Med ressourcer til at færdigudvikle udviklingsplanen sikres den bedst mulige plan for Urbanplanen.
Beskæftigelseseffekt (54 mio. kr.)	64,8 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

#### Økonomi

De samlede økonomiske udgifter i første etape er estimeret til 54,0 mio. kr. i anlæg og 14,1 mio. kr. som finansposter. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres serviceudgifter fra 2019 og frem til øget drift af Remiseparken.

#### Etape 1A – Remiseparken

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>								
- Forprojektering		700	3.000	1.000	700		5.400	5.400*
- Udførelse				22.300	22.300		44.600	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>700</b>	<b>3.000</b>	<b>23.300</b>	<b>23.000</b>		<b>50.000</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>								

- Vedligehold og drift						1.250	1.250	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>						<b>1.250</b>	<b>1.250</b>	

Tabel 3. Tidsangivelse

<b>Tidsangivelse</b>	<b>Måned og år</b>
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2019

*Etape 1B – Nye rækkehuse ved Remiseparken*

Tabel 4. Finansposter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
<i>Finansposter</i>						
- Grundkapital til rækkehuse ved Remiseparken		14.100				14.100
<b>Finansposter i alt</b>		<b>14.100</b>				<b>14.100</b>

Tabel 5. Tidsangivelse

<b>Tidsangivelse</b>	<b>Måned og år</b>
Projektet forventes igangsat	Oktober 2016

Tabel 6. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>								
- Midlertidig genhusning af institutioner		3400		600			4.000	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>3.400</b>		<b>600</b>			<b>4.000</b>	

Tabel 7. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
<i>Service</i>						
- 2 års leje af 2 pavilloner		375	750	375		1.500
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>375</b>	<b>750</b>	<b>375</b>		<b>1.500</b>

Tabel 8. Tidsangivelse

<b>Tidsangivelse</b>	<b>Måned og år</b>
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2015

*Forberedelse af Etape 2*

Tabel 9. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	I alt
<i>Service</i>							
- Udvikling og forberedelse		800					800
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>800</b>					<b>800</b>

Tabel 10. Tidsangivelse

<b>Tidsangivelse</b>	<b>Måned og år</b>
Projektet forventes igangsat	Januar 2015

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

#### *Etape 1A – Revitalisering af Remiseparken*

Der er en middel risiko i projektet i forhold til tidsplan og økonomi, da projektet skal koordineres med andre projekter. Herunder særligt de skybrudsforanstaltninger, der skal laves i samarbejde med HOFOR. Dette samarbejde kræver, at der indhentes en godkendelse hos Forsyningssekretariatet inden udgangen af 2014. Dels skal projektet koordineres med projektet om et nyt indgangsparti til Remiseparken (finansieret gennem overførselssag 2013-2014), samt et projekt med at opgradere passagen under Peder Lykkes Vej efter ønske fra Domea.

#### *Etape 1B – Nye rækkehuse ved Remiseparken*

Der er en middel risiko i projektet i forhold til tidsplan og økonomi, da det endnu ikke er fuldt afklaret, om kælderen under Solvang Centret som forventet kan anvendes til løsning af parkeringsbehovet. Der er endvidere en risiko forbundet med den forestående lokal- og kommuneplanproces for området.

#### *Forberedelse af Etape 2*

Der er en lav risiko i projektet, da midlerne skal anvendes til at færdiggøre udviklingsplanens etape 2.

### Flere forvaltninger/udvalg

Opførelse af rækkehusene på Solvang Centrets grund nødvendiggør en nedrivning af fritidsklubben Remisevænget og ungdomsklubben Jokeren. En midlertidig genhusning af institutionerne i pavillonbyggeri medfører en anlægsudgift på 4 mio. kr. til opstilling og nedtagning af pavillonerne. Ud af de 4 mio. kr. er der afsat en risikopulje til uforudsete udgifter på 15 %. Herudover er der udgifter for 1,5 mio. kr. i drift, for to års leje af pavillonerne.

Tabel 11. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Forvaltning (1.000 kr. – 2015 p/1)	Styringsområde	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
Børne- og Ungdomsforvaltningen	Anlæg		3.400		600		4.000
<b>I alt</b>			<b>3.400</b>		<b>600</b>		<b>4.000</b>

Tabel 12. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Forvaltning (1.000 kr. – 2015 p/1)	Styringsområde	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
Børne- og Ungdomsforvaltningen	Drift		375	750	375		1.500
<b>I alt</b>			<b>375</b>	<b>750</b>	<b>375</b>		<b>1.500</b>

### Tidligere afsatte midler

Der blev i overførselssagen 2013-2014 afsat 7 mio. kr. til etableringen af en ny indgang til Remiseparken fra Peder Lykkes Vej.

Tabel 13. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/1)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Overførselssagen for 2013 til 2014				7.000			
<b>Afsatte midler i alt</b>				<b>7.000</b>			
<i>Heraf forbrugt</i>				0			

## **Bilag**

### Bilag 1. Udviklingsplan for Urbanplanen





## **TM30b Helhedsgenopretning og støjreducerende asfalt på Folehaven**

*(indgår i Byudviklingsredegørelsen og udviklingsplan Folehaven)*

28. maj 2014

Sagsbehandler  
Pia Preibisch Behrens



### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Baggrund

Politik for Udsatte Byområder udpeger seks udsatte byområder i København, herunder Valby-Vigerslev - Folehaven. I budgetaftalen for 2014 indgik, at der til budget 2015 skal kvalificeres forslag, der kan fremme byudviklingen i Valby. Udviklingsplanen for Valby-Vigerslev sætter i år fokus på boligområdet Folehaven.

Dette notat omhandler helhedsgenopretning og støjreducerende asfalt på Folehaven. Udviklingsplanen rummer herudover følgende budgetnotater:

- TM30a. Sikker stiftforbindelse gennem Folehaven til Valby Id-rætspark (Teknik- og Miljøforvaltningen)
- ØK10 Bedre busbetjening af Folehaven-området (Økonomiforvaltningen)

### Indhold

København har ambitioner om at skabe mere livskvalitet i de udsatte byområder, som ofte døjer med trafikstøj og nedslidt infrastruktur. Flere vejstrækninger i Valby/Vigerslev er nedslidte og trænger til genopretning. Det betyder, at borgerne i områderne ikke får ro til søvn og hvile, og at omgivelserne fremstår forsømte og nedprioriterede

Nærværende indsats sigter på at genoprette følgende vejstrækning med støjreducerende asfalt:

- Folehaven

Strækningen er valgt ud fra, at den ligger i udsat byområde og at strækningen skal renoveres inden for 3 år. Derudover har strækningen stor trafikbelastning og mange støjbelastede boliger. Der lægges op til en beslutning mellem følgende alternativer:

- *Alternativ A (33,9 mio. kr.)*  
Der gennemføres en helhedsgenopretning af kørebaner, cykelstier,

fortove og afvanding (brønde) sammen med støjreducerende asfalt for i alt 33,9 mio. kr. inkl. udgifter til fremkommelighedstiltag under anlægsarbejdet gennem nat- og/eller weekendarbejde, samt begrønning. Heraf udgør:

- Helhedsgenopretning, 28,5 mio. kr.
- Fremkommelighedstiltag, 4,1 mio. kr.
- Begrønning, 1,3 mio. kr.

- *Alternativ B (24,0 mio. kr.)*

Der gennemføres udelukkende en genopretning af kørebanerne med støjreducerende asfalt samt genopretning af afvanding (brønde) for 24,0 mio. kr. inkl. udgifter til fremkommelighedstiltag under anlægsarbejdet gennem nat- og/eller weekendarbejde samt begrønning.

Heraf udgør:

- Genopretning af kørebanerne og afvanding, 18,6 mio. kr.
- Fremkommelighedstiltag, 4,1 mio. kr.
- Begrønning, 1,3 mio. kr.

#### *Afvanding*

For at sikre et ordentligt og holdbart resultat er det vigtigt, at fundamentet er i orden. Derfor skal alle nedbrudte stikledninger og rendestensbrønde genoprettes inden udlægning af ny asfalt. Det er derfor nødvendigt som minimum også at foretage genopretning af afvandingen, hvis genopretning af kørebanerne skal udføres på forsvarlig vis.

#### *Helhedsgenopretning*

Ud over ovenstående minimumsreparationer vil det være yderst fordelagtigt at renovere cykelstier og fortove i samme ombæring ved en helhedsgenopretning. Det vil minimere behovet for senere indgreb, og derved på sigt give færre vejarbejder i byen, samt være til gavn for kommunens økonomi og borgernes velbefindende i byen.

#### *Begrønning*

Bylivsregnskabet viser, at københavnernes sætter stor pris på byens grønne rum og ønsker sig endnu mere grønt og flere træer i byen end der er i dag. Der er en klar økonomisk og tidsmæssig besparelse ved at få træplantningerne planlagt og anlagt samtidig med, at der alligevel skal graves i vejen.

#### *Fremkommelighed*

Fremkommelighedsgener under anlægsarbejdet kan reduceres, hvis selve asfaltudlægningen udelukkende sker ved brug af nat- og/eller weekendarbejde. Eftersom der er støj forbundet med udlægning af asfalt, skal hensynet til at mindske fremkommelighedsgener afvejes i forhold til, hvor mange borgere, der vil få forstyrret sin nattesøvn ved at udlægge asfalten om natten.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Indsatsen vil betyde en forøget livskvalitet for borgerne, da den sundhedsskadelige trafikstøj nedbringes, det bliver sikrere at færdes i trafikken

ligesom de genoprettede strækninger giver et løft både til vejnettet og til byrummet. Den type støjreducerende slidlag, der normalt anvendes i kommunen, har en gennemsnitlig støjreduktion på 1,5 dB over hele levetiden. Denne støjreduktion svarer til at ca. 30 % af trafikken fjernes fra vejen, hvorfor det vil være en mærkbar ændring. 1.100 boliger er belastet af trafikstøj fra Folehaven. 2.000 borgere vil derfor opleve en mærkbar støjreduktion fra vejtrafikken, hvis der udlægges støjreducerende asfalt.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Genopretning af infrastrukturen	- Bedre fremkommelighed - Højere sikkerhed - Højere komfort
Udlægning af støjreducerende asfalt	Støj er dårligt for helbredet og kan give anledning til stress og gener samt forringelse af livskvaliteten. Forskning viser, at langvarig støjrelateret stress kan føre til forhøjet blodtryk og hjertekarsygdomme. Støjreduktion kan således være med til at forbedre helbred og livskvalitet i udsatte boligområder.
Begrønning	- Træerne fungerer som luftrensere, og i forbindelse med klimaforandringerne er det bevist, at de er med til at køle den varme by, skabe fordampning, biologisk mangfoldighed og ikke mindst er med til at give den enkelte borger en bedre oplevelse af byen.
Beskæftigelseseffekt: - Alternativ A (33,9 mio. kr.) - Alternativ B (24,0 mio. kr.)	40,7 årsværk 28,8 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Bydele

Projektet vedrører Valby.

### Økonomi

#### Alternativ A

Helhedsgenopretning har estimerede anlægsudgifter på i alt 33,9 mio. kr. inkl. fremkommelighedstiltag og begrønning. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter fra 2017 og frem til drift og vedligeholdelse af træer på 0,06 mio. kr.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter: Helhedsgenopretning

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>Helhedsgenopretning</i>							
- Folehaven		10.000	18.528			28.528	28.528*
<b>Helhedsgenopretning i alt</b>		<b>10.000</b>	<b>18.528</b>			<b>28.528</b>	<b>28.528*</b>
<i>Begrønning</i>							
- Folehaven, 22 træer		600	720			1.320	1.320*
<b>Begrønning i alt</b>		<b>600</b>	<b>720</b>			<b>1.320</b>	<b>1.320*</b>
<i>Fremkommelighed</i>							

- Nat- og/eller weekendarbejde			4.100			4.100	4.100*
<b>Fremkommelighed i alt</b>			<b>4.100</b>			<b>4.100</b>	4.100*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>10.600</b>	<b>23.348</b>			<b>33.948</b>	33.948*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Drift og vedligehold af træer				60	60	120	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>60</b>	<b>60</b>	<b>120</b>	

Genopretning af afvanding forventes igangsat i maj 2015. Genopretning af de øvrige elementer forventes igangsat juni 2016, da en helhedsgenopretning tager tid at forberede. Strækningen forventes ibrugtaget i november 2016

Tabel 3. Tidsangivelse: Helhedsgenopretning

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2014
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2016

#### Alternativ B

Genopretning af kørebanerne med støjreducerende asfalt samt genopretning af afvanding har estimerede anlægsudgifter på i alt 24,0 mio. kr. inkl. fremkommelighedstiltag og begrønning. Der skal som en konsekvens af projektets tilførs øgede driftsudgifter fra 2017 og frem til drift og vedligeholdelse af træer på 0,06 mio. kr.

Tabel 4. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter: Genopretning af kørebaner og afvanding

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>Kørebaner og afvanding</i>							
- Folehaven		10.000	8.589			18.589	18.589*
<b>Kørebaner og afvanding i alt</b>		<b>10.000</b>	<b>8.589</b>			<b>18.589</b>	<b>18.589*</b>
<i>Begrønning</i>							
- Folehaven, 22 træer		600	720			1.320	
<b>Begrønning i alt</b>		<b>600</b>	<b>720</b>			<b>1.320</b>	<b>1.320*</b>
<i>Fremkommelighed</i>							
- Nat- og/eller weekendarbejde			4.100			4.100	
<b>Fremkommelighed i alt</b>			<b>4.100</b>			<b>4.100</b>	<b>4.100*</b>
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>10.600</b>	<b>13.409</b>			<b>24.009</b>	24.009*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Drift og vedligehold af træer				60	60		
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>60</b>	<b>60</b>		

Projektet forventes igangsat i sommeren 2015 og forventes ibrugtaget i maj 2016.

Tabel 5. Tidsangivelse: Genopretning af kørebaner og afvanding

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling frigives ved vedtaget budget	Oktober 2014
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juli 2015

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Projektet vurderes at have en lav risiko, da arbejdsmetoderne og materialerne er kendte.

Byen er i kontinuerlig udvikling og forandring, hvorfor det kan forekomme, at strækningerne bliver berørt af andre projekter med hvilke, der skal koordineres og synkroniseres. Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder kontinuerligt på at opsatte mål bliver overholdt, men i tilfælde, hvor projekter overlapper, er der en risiko for, at det afstedkommer ændringer i tidsplanerne.

I budgetteringen er det forudsat, at kun de nedslidte dele af afvandingen, cykelstier og fortove genoprettes på de valgte strækninger. Der er således ikke budgetteret med en fuldkommen genopretning af alle elementer men med en andel, der svarer til det gennemsnitlige genopretningsbehov for de respektive vejelementer. Der er derfor en risiko for, at der på den enkelte strækning er en større andel af eksempelvis vejbrønde, der skal genoprettes, end forudsat i budgetteringen. Det er der i budgettet taget højde for ved at indkalkulere 15 % til uforudsete udgifter. Tillæggets størrelse er baseret på de erfaringer, som Teknik- og Miljøforvaltningen har oparbejdet i forbindelse med genopretning af vejområdet med det sigte at afsætte tilstrækkelige midler til uforudseelige udgifter.

Aktiviteterne på kørebaner og cykelstier vil påvirke fremkommeligheden på strækningen, men da arbejdet udføres som aften- og natarbejde forventes dette at kunne håndteres.

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere bevilget anlægsmidler til helhedsgenopretning eller udlægning af støjreducerende asfalt på strækningen. Der er dog tidligere afsat midler til genopretning af andre kørebaner med støjreducerende slidlag i forbindelse med genopretningsprogrammet ”Et løft til vejene”.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fremryk. TMU anlægsramme 2015	12.600						
Fremryk. TMU anlægsramme 2016		11.500					
Budgetaftale 2014				42.600			
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>12.600</b>	<b>11.500</b>		<b>42.600</b>			
<i>Heraf forbrugt*</i>	<i>12.600</i>	<i>11.500</i>		<i>42.600</i>			

Note: \*De afsatte midler er disponeret.

## Bilag

Bilag 1. - Beskrivelse af begrønning



## **TM30bb Bilag I. Beskrivelse af begrønning**

### **Beskrivelse**

I forbindelse med genopretningen af Folehaven foreslås det at plante flere træer på strækningen. Der foreslås både plantninger i midterrabatterne på de steder, hvor der ikke i dag er træer og hvor der er plads til træer samt indenfor 10-meterzonerne ved de små sideveje til Folehaven, hvor der ikke er parkering og hvor oversigtsforholdene ikke forringes. Der vil blive plantet træarter som eg eller robinie, der passer til de vækstbetingelser og forhold, der er på stedet. Der er regnet med en gennemsnitlig udgift på 60.000 kr./træ svarende til et åbent 10 m<sup>2</sup> plantehul med hævet 10 cm kant.



024. april 2014

Sagsbehandler  
Camilla Gøhler Ryberg

## TM33 Byrum og genbrug på Herman Bangs Plads

(indgår i Byudviklingsredegørelsen)



### Baggrund

Herman Bangs Plads er i dag et nedslidt, utrygt og dødt byrum ved Laggade Station. Som et led i færdiggørelsen af Områdefornyelsen Gl. Valby ønskes pladsen omdannet til et nyt attraktivt byrum, der kombinerer en nærgenbrugsstation med et grønt, rekreativt byrum.

Formålet med at kombinere et byrum og en nærgenbrugsstation er, at de to funktioner gensidigt kan forstærke hinanden, således at det bliver endnu mere attraktivt at genbruge, ligesom nærgenbrugsstationen kan tiltrække flere besøgende til byrummet. Kombinationen vil gøre Herman Bangs Plads til et levende og trygt byrum, der kan styrke sammenhængskraften på tværs af boligområder og samtidigt bidrage til opfyldelsen af Københavns Kommunes målsætning om øget genbrug.

Kvarterets beboere har længe efterspurgt en omdannelse af Herman Bangs Plads, der vil give mere byliv, fællesskab og møde på tværs af sociale skel, da kvarteret i dag er meget fragmenteret. Herman Bangs Plads er centralt placeret i Valby, og er derfor en attraktiv beliggenhed for en nærgenbrugsstation, som henvender sig til hele bydelen.

I sommeren 2012 blev visionen for pladsen afprøvet via en midlertidig forsøgsinstallation. Formålet var at afprøve, om kombinationen af en nærgenbrugsstation – i forsøget primært byttehylder – og et byrum kunne fungere som en generator for byliv og øget genanvendelse. I forbindelse med eksperimentet blev der lavet en spørgeskemaundersøgelse, som viste, at 95 % af de besøgende syntes rigtig godt om eksperimentet og visionen. Evalueringen af forsøget viste, at især byttehylderne og byrumsmulighederne var et stort trækplaster. I foråret 2014 har Områdefornyelsen opsat midlertidige byttehylder, beplantning og møbler på Herman Bangs Plads, som viser, at der fortsat er stor lokal efterspørgsel på opholdsmuligheder samt byttefunktioner på pladsen.

### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej



## Indhold

På pladsen skal en nærgenbrugsstation integreres i et grønt byrum, så samspillet mellem genbrugsfaciliteter og rekreative elementer skaber et funktionelt, sammenhængende og attraktivt byrum.

Nærgenbrugsstationen skal have et arkitektonisk udtryk og udformes, så den fremstår som en del af det omkringliggende byrum. Den skal indeholde mandskabsrum, byttefaciliteter, ca. 10 affaldsfraktioner og evt. værkstedsfaciliteter (f.eks. cykelværksted). Projektet skal desuden indeholde et formidlende element, hvor borgerne kan få øget viden om genbrug og genbrugssortering. Langgade Station skal i relevant omfang integreres i projektet.

Byrummet skal være grønt, men robust, og indeholde opholds- og legefaciliteter, der især tilgodeser børnefamilier, voksne og ældre, da få byrum i Valby henvender sig til disse grupper.

Projektet forudsætter en lukning af Vilhelm Topsøes Vej, hvormed projektet skal sikre:

- At cyklisterne fortsat ledes ud på Valby Langgade via det trafikregulerede kryds. Cyklisternes adgang til og fra krydset via pladsen skal derfor håndteres som en del af projektet, enten ved at lede dem henover pladsen eller ved at lede dem udenom.
- At der etableres cykelparkeringspladser ved Langgade Station som en integreret del af omdannelsen af Herman Bangs Plads.
- At der etableres nye afsætningspladser ved Langgade Station, da der nedlægges 8-10 parkeringspladser ved lukningen af Vilhelm Topsøes Vej. Da projektet er udenfor parkeringszonen, er der ikke krav om erstatningsparkering, men der kan evt. etableres nye skråparkeringspladser på vejarealet umiddelbart nord for projektområdet.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Projektet kobler Københavns Kommunes målsætninger for bylivet med ressource- og affaldshåndteringen på en måde, som ikke tidligere er set. Der eksisterer i dag seks nærgenbrugsstationer i København, som er finansieret af affaldstakstmidlerne. Det unikke ved Herman Bangs Plads er, at nærgenbrugsstationen åbnes op og gives et arkitektonisk udtryk, der gør den til en integreret del af byrummet.

Herman Bangs Plads vil understøtte en lang række af Københavns Kommunes planer og målsætninger, herunder Metropol for Mennesker, Politik for Udsatte Byområder og Ressource- og Affaldsplan 18. Det forventes, at pladsen bliver et nyt centrum og socialt mødested for beboerne i den centrale og vestlige del af Valby – og især for beboerne omkring Langgade Station. Det vil skabe nye møder og tryghed samt en øget miljøbevidsthed.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Etablering af grønt byrum til ophold og leg	- Det forventes, at ca. 50 borgere opholder sig på pladsen dagligt, hvilket skaber byliv og tryghed. - Det forventes, at den nuværende oplevede utryghed på pladsen vil forsvinde.
Etablering af genbrugsfaciliteter og byttehylder som en integreret og åben del af byrummet	- Det forventes, at ca. 70 borgere benytter faciliteterne dagligt. - Det forventes, at der vil blive genanvendt og byttet mere end på de eksisterende nærgenbrugsstationer grundet den øget synlighed og attraktive udformning.
Beskæftigelseeffekt (16 mio. kr.)	19,2 årsværk

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Bydel

Projektet vedrører Valby.

### Økonomi

Hele projektet på Herman Bangs Plads har estimerede anlægsudgifter på 16 mio. kr. Heraf forudsættes det, at Teknik- og Miljøforvaltningen via affaldstakstmidlerne bidrager med 3 mio. kr. til anlæg af de affaldsrelaterede funktioner. Endvidere har Områdefornyelsen Gl. Valby afsat 1 mio. kr. til anvendelse i program og projekteringsfasen. Beløbet, der ønskes afsat i forbindelse med budget 2015, er således i alt 12 mio. kr. til anlæg, som skal anvendes til etablering af byrummet og det arkitektoniske løft af nærgenbrugsstationen.

Som en konsekvens af projektet skal der tilføres øgede driftsmidler fra 2017 og frem til vedligehold og drift af pladsens grønne arealer. Driften består af gartneropgaver med opdyrkning af gadetræer og pleje af bede samt vedligehold af gade- og parkinventar. Der tilknyttes en person i en halvtidsstilling til drift af genbrugsfunktionerne. Det er en model, der svarer til de eksisterende nærgenbrugsstationer, som foruden løn indeholder andre driftsudgifter, og finansieres af driftstakstmidlerne med 0,4 mio. kr. i 2017 og 0,6 mio. kr. i 2018 og frem. Desuden ejes dele af arealet, hvor nærgenbrugsstationen skal opføres, af Banedanmark. Københavns Kommune skal leje arealet af Banedanmark, og Banedanmark har givet en estimeret pris på 100 kr. pr. m<sup>2</sup> årligt. Byrum og nærgenbrugsstation vil maksimalt anvende 270 m<sup>2</sup> af Banedanmarks areal, hvilket vil give en driftsudgift på ca. 27.000 kr. årligt, som delvist kan finansieres af affaldstakstmidlerne. DSB har vist interesse for projektet og vil muligvis bidrage med midler til forbedring af fremkommeligheden for cyklister og gående, da Herman Bangs Plads ligger i umiddelbar tilknytning til Langgade Station. Udover dette søger Teknik- og Miljøforvaltningen fondsmidler til projektet. Den mulige finansiering fra DSB og fonde er uafklaret, og er derfor ikke forudsat i nedenstående tabel over anlægsudgifterne. Hvis der tilføres fondsmidler, vil de tilsvarende bevilligede kommunale midler blive tilbageført til Københavns Kommune.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
- Program/rådgiverudbud	400				400	400*
- Projektering (borgerinddragelse m.v.)	1.700				1.700	1.700*
- Anlægsarbejde (entrepriseudbud)		8.000			8.000	
- Anlægsarbejde			1.900		1.900	
- Anlæg af de affaldsrelaterede funktioner	400	2.600			3.000	400*
- Takstfinansiering af affaldsrelaterede funktioner		-3.000			-3.000	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>2.500</b>	<b>7.600</b>	<b>1.900</b>		<b>12.000</b>	<b>2.500*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligeholdelse af grønne arealer			85	325	410	
- Drift af genbrugsfunktionerne			400	600	1.000	
- Leje til Banedanmark**		27	27	27	27	
- Takstfinansiering af drift af genbrugsstation			-400	-600	-1.000	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>27</b>	<b>112</b>	<b>352</b>	<b>437</b>	

Note: \*\*Affaldstakstmidlerne kan finansiere lejen af det areal, der bruges til nærgenbrugsstationen.

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2017

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Da Københavns Kommune ikke tidligere har integreret en nærgenbrugsstation i et byrum, kan der opstå uforudsete hændelser i udførelsen af projektet. Udviklingen eller anlægget kan tage længere tid end forventet, eller der kan være dele af projektet, der bliver dyrere end forventet.

Der vurderes at være følgende risici i projektet:

- Erfaringsmæssigt kan mange forskellige elementer forsinke processen såsom projektændringer som følge af borgerdialog og klagesager.
- Anlæggelsen af byrummet forudsætter en lukning af Wilhelm Topsøes Vej ved Langgade Station, hvilket kan give uforudsete udfordringer og udgifter. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer dog, at vejen kan nedlægges, da vejen kun forsyner et mindre lukket boligområde. Ved vejlukningen vil der fortsat være to vejadgange til området og det vurderes, at dette er tilstrækkeligt for at afvikle trafikken, idet trafiktællinger viser, at kun få bilister benytter Wilhelm Topsøes Vej.
- En del af arealet, som ønskes inddraget i projektet, ejes af Banedanmark (fortovsarealet som løber langs banevolden). Projektet kan godt gennemføres uden inddragelse af arealet, men der vil kunne opnås et langt bedre projekt, hvis arealet inddrages. Der er allerede påbegyndt

en dialog med Banedanmark, som er positivt indstillet over for at lade arealet indgå i en omdannelse af Herman Bangs Plads. Der er dog ikke indgået nogen endelig aftale.

- Der kan være udfordringer med tekniske løsninger, hvor eksempelvis anvendelsen af nedgravede containere kan være dyrere end ventet, da der kan være forurenet jord, der skal fjernes.
- Der kan ligeledes være udfordringer med samarbejdspartnere og interessenter, da der kan opstå modsatrettede interesser længere fremme i projektet.
- Der er eksterne interesser i projektområdet (varelevering til Dagli'Brugsen, cykelparkering, afsætningspladser til stationen og eventuelle krav fra Banedanmark ), som skal indarbejdes i projektet. Dialogen omkring disse forhold kan i værste fald forsinke processen.
- Områdefornyelsen Gl. Valby lukker i juni 2015. Ved at afsætte midlerne til Herman Bangs Plads i budget 2015, kan Områdefornyelsen opstarte projektet og fortsætte borgerhøringsprocessen.

Grundet de væsentlige risikofaktorer er der indarbejdet et ekstra risikotilæg på 2,5 mio. kr. til håndtering af ovenstående.

### Tidligere afsatte midler

Der har ikke tidligere været afsat midler til formålet udover midlerne, som Områdefornyelsen Gl. Valby har afsat i Kvarterplanen.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Budget 2010	1.000						
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.000</b>						
<i>Heraf forbrugt</i>	<i>0</i>						

### Henvisninger

<http://www.kk.dk/da/borger/byggeri/byfornyelse/omraadefornyelser/gl-valby/projekter-i-gl-valby/herman-bangs-plads>



## TM40 CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025 – Fortsat implementering og de næste skridt

10. juni 2014



Sagsbehandlere  
Lone Pedersen  
Berit Haahr Hansen  
Mariann Anderson  
Inge Nilsson  
Jørgen Abildgaard

### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	JA
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

### Baggrund

KBH 2025 Klimaplanen viser, hvordan København kan blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. Implementeringen er i fuld gang med bl.a. opstilling af vindmøller, udskiftning af gadebelysning og investering i cykelstier.

Arbejdet med Klimaplanen er forankret i Klimasekretariatet, som er finansieret af en bevilling, der udløber i 2014. Der er derfor brug for fornyet finansiering, hvis implementeringen af Klimaplanen skal fortsætte på samme niveau.

De næste afgørende skridt er at sikre københavnere lavere energiforbrug og at få flere biler på nye drivmidler i København.

KBH 2025 har Københavnerfortællingen som omdrejningspunkt, her er samspillet mellem livskvalitet gennem grønne løsninger og bidraget til grøn vækst i fokus.

Implementeringen af KBH 2025 Klimaplanen har en række forudsætninger baseret på Regeringens politik. Denne politik har det sidste år ikke været til fordel for implementeringen af klimaplanen. Som nogle eksempler har Vækstpakken foreslået, at kommunerne ikke fremover kan fastsætte anvendelsen af Lavenergiklasse 2020 for nybyggeri i lokalplanerne, som netop er et af de områder, hvor det er muligt at skabe vækst, beskæftigelse og innovation, samtidig med at drifts- og totalomkostningerne i ejendommene kan reduceres. Vækstpakken udsætter desuden udbygningen med vindkraft på havet, som kan få konsekvenser for HO-FOR's muligheder for at indgå i vindprojekter. På trafikområdet har Trængselskommissionens arbejde ikke givet anledning til initiativer, som understøtter en udvikling som ønsket af Københavns Kommune.

Dette understreger behovet for at Københavns Kommune fastholder fokus på de nødvendige tiltag i implementeringen af Klimaplanen.

## Indhold

### *Fortsættelse af Klimasekretariatets arbejde*

Klimasekretariatet er driveren for implementeringen af KBH 2025 Klimaplanen. Det hidtidige arbejde med realisering af Klimaplanen er finansieret af en bevilling i budgetaftalen for 2011 på 3 mio. kr. årligt i perioden 2011-2014 – og udløber således i år. Der skal derfor afsættes midler fra 2015 frem for at opretholde klimasekretariatet.

### *Mindre energiforbrug til københavnere*

Bygningerne i København skal energirenoveres for at nå Klimaplanens energisparemål. Det forventes, at bygherrer investerer ca. 80 mia. kr. i renovering frem mod 2025. Igangsætning af renoveringerne forløber dog forholdsvis langsomt, ligesom der med fordel kunne være mere fokus på energi, klima og miljø i renoveringerne.

En helhedsorienteret renovering, der både har fokus på boligkvalitet, indoklima og energi, vil fremtidssikre boligernes markedsværdi og holde københavnernes udgifter til opvarmning nede, selv om omlægningen af fjernvarme til biobrændsler kan medføre prisstigninger på grund af forventede højere priser på biobrændsler og omstillingen i perioden frem til 2025 og derefter.

Derfor vil Teknik- og Miljøforvaltningen stille krav til renoveringer og samtidig formidle viden om området. Teknik- og Miljøforvaltningen vil desuden facilitere samarbejde og partnerskaber med erhvervsliv, universiteter og staten om innovation og udvikling af forretningsmodeller for renovering. Det vil bl.a. ske gennem:

- Et 4-årigt udviklingsprogram med 3-4 grupper af forskellige ejendomsstyper med 5-10 ejendomme i hver til anvendelse af nye bæredygtige forretningsmodeller.
- Partnerskaber om specifikke indsatser, f.eks. optimeret byggeproces og energistyring.
- Videreudvikling af Energistyrelsens koncept ”Bedre Bolig” til etageejendomme. Konceptet indebærer opkvalificering og certificering af håndværkere, rådgivere m.fl. med henblik på energirenovering.
- Etablering af samarbejdsforum med de 10+ største bygningsejere til idéudvikling, afprøvning og videndeling samt systematisk dialog med aktører og bygherredialog.

Københavns Kommune kan herved fremme udvikling af teknologier og løsninger, og sætte flere helhedsorienterede renoveringer i gang.

### *Københavnernes grønne klimahverdag – giver lavere energiforbrug*

Københavnernes valg i hverdagen og måder at bruge boligen på har stor betydning for, om effekten af en energirenovering slår tilstrækkeligt igennem.

Københavns Kommunes Borgerpanel viste i 2012, at 80 % af københavnere synes, at det er vigtigt, at Københavns Kommune bidrager til borgernes muligheder for selv at gøre noget for miljøet, særligt i forhold til

energibesparelser i hjemmet, der opfattes som værende vanskelige at håndtere.

Der sættes fokus på energibesparelser i driften af de københavnske hjem gennem en opsøgende indsats overfor boligforeningsbestyrelser, administratorer, beboere og driftspersonale i den almene sektor, andelsboligforeninger, ejerforeninger og private udlejere. Indsatsen målrettes særligt store boligforeninger og/eller udvalgte dele af byen, f.eks. et kommende energikvarter i Sydhavnen.

Københavns Kommune skal gennem brugerinvolvering formidle viden og vejledning om energiforbrug, herunder visualisering af forbruget, hvilket kan føre til mindre energiforbrug og bedre indeklima. Den samlede indsats kan f.eks. medvirke til installation af termostater, udskiftning til energi- og støjreducerende vinduer og renovering af ventilation.

#### *Mobilitet på nye drivmidler*

Hovedparten af al transport er i dag baseret på fossile drivmidler, som giver anledning til udledning af CO<sub>2</sub>, støj og massive problemer med luftforurening i form af NO<sub>x</sub> og sundhedsskadelige partikler.

KBH 2025 har fastlagt et mål om, at mindst 20 % af de lette køretøjer og mindst 30 % af de tunge køretøjer skal bruge nye drivmidler i 2025. For at nå dette mål, vil Teknik- og Miljøforvaltningen igangsætte og understøtte udviklingen af et marked for nye drivmidler, herunder biobrændstoffer, el og brint.

Flere virksomheder har allerede tilkendegivet, at de gerne vil deltage i en indsats for at fremme f.eks. naturgas/biogas i den københavnske transport. I lighed med andre europæiske lande foreslås det desuden, at der også for København udarbejdes en samlet strategi for udrulning af infrastrukturen i København for dette, så rammerne for erhvervslivets og københavnernes valg af grønne transportformer altid er til stede. Herudover bør det undersøges, hvilke muligheder Københavns Kommune har for at stille miljøkrav til kørslen i København.

Det foreslås således, at følgende aktiviteter gennemføres:

- Pilotprojekter i samarbejde med 5-10 større virksomhedsejere i københavnsområdet med større flåder af lette eller tunge køretøjer.
- Strategi for udrulning af infrastruktur for køretøjer drevet af el, gas og brint frem til 2025.
- Krav til og udrulning af nye drivmidler til tunge køretøjer for kørsel i Københavns Kommune.

#### *Københavns Ejendomme (Budgetnotat via Økonomiudvalget)*

Københavns Ejendomme er byens største ejendomsselskab. Der er udarbejdet en samlet investeringsplan frem til 2025 for genopretning af bygningsmassen. På energiområdet er en systematisk energistyring af hele bygningsmassen et meget effektivt virkemiddel. Det er vigtigt, at



dette er iværksat før andre indsatser i forbindelse med energirenovering vurderes.

Det foreslås, at der gennem et 3-4 årigt program etableres systematisk energistyring af hele Københavns Ejendommers bygningsmasse. Det skal ske gennem forbedring af IT-systemer på området, etablering af fjernaf-læsning af hovedmålere for el, varme og vand i samarbejde med forsy-ningselskaberne samt etablering af en teknisk supportenhed i Køben-havns Ejendomme, som skal stå for en professionel support af energisty-ring og energirigtig drift i forvaltningerne.

Den samlede anlægsinvestering over de fire år er ca. 15 mio. kr. Det vur-deres at besparelsen på energi- og vandforbrugsudgifterne ved indsatsen vil være ca. 3 %

Derudover ønskes afsat 165 mio. kr. til genopretning og modernisering af reguleringsanlæg for de energiforbrugende anlæg i de kommunale bygninger.

#### *Evaluering af klimaindsatsen*

KBH 2025 Klimaplanen skal evalueres i 2015-16 med henblik på tilrette-læggelse af næste fase 2017-20. Dette omfatter bl.a. nye fremskrivninger på energiforbrug, energiproduktion og mobilitet samt teknologivurderin-ger.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

De foreslåede indsatser vil alle kunne skaleres til at omfatte flere ejen-domme, bygningsejere, flådejere og flere københavnere.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

<b>(Del)aktivitet</b>	<b>Afledt effekt</b>
Energirenovering	- Mindre energi- og ressourceforbrug - Færre energiudgifter - Bedre indeklima
Grønne transportvalg	- Mindre CO <sub>2</sub> -udledning - Mindre luftforurening - Mindre trafikstøj - Mindre tung transport

#### *Bydele*

Projektet vedrører alle bydele i København. Indsatsen for københavnernes grønne klimavalg forventes at blive målrettet en udvalgt del af byen – f.eks. Sydhavnen.

#### **Økonomi**

Projektet har samlede estimerede serviceudgifter på 59,5 mio. kr. Se bilag 1 for en beskrivelse af faserne.

Tabel 2. Serviceudgifter: Mindre energiforbrug til københavnernes og grønne klimavalg

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Fase 1		4.000	2.000			6.000
- Fase 2		2.000	4.000	2.000		8.000
- Fase 3			2.000	4.000	2.000	8.000
- Fase 4			1.000	1.000	2.000	4.000
- Netværk		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
<i>Nye forretningsmodeller</i>		7.000	10.000	8.000	5.000	30.000
- Kortlægning		1.000	500			1.500
- Brugeradfærd		1.000	2.000	1.000	1.000	5.000
- Samarbejdsforum		250	250	250	250	1.000
- Innovationsplatform		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
<i>Andre aktiviteter på området</i>		3.250	3.750	2.250	2.250	11.500
<b>Udgifter til service i alt</b>		<b>10.250</b>	<b>13.750</b>	<b>10.250</b>	<b>7.250</b>	<b>41.500</b>

Tabel 3. Serviceudgifter: Mobilitet på nye drivmidler

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Mobilitet på nye drivmidler		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
<b>Udgifter til service i alt</b>		<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>4.000</b>

Tabel 4. Serviceudgifter: Fortsættelse af Klimasekretariatets arbejde

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Bemanding til gennemførelse af Klimaplanens indsatser, implementering og udvikling		2.400	2.400	2.400	2.400	9.600
- Evaluering af KBH 2025 Klimaplanen		1.000	1.000			2.000
- Årsrapport, årskonference, partnerskaber + drift		600	600	600	600	2.400
<b>Udgifter til service i alt</b>		<b>4.000</b>	<b>4.000</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>	<b>14.000</b>

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2015

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Energiforbrugsområdet er et område, som skal udvikles step by step, da der er behov for udvikling af nye koncepter gennem udviklingsprojekter. Det giver risici, hvor der må implementeres trinvis med stor læring undervejs.

Da Teknik- og Miljøforvaltningen ikke kan give støtte til køretøjer, kan der først og fremmest faciliteres en proces samt sikres en understøttelse af aktørernes vej mod beslutning om at indkøbe køretøjer, der anvender nye drivmidler. Der er behov for at få accelereret udvikling på drivmiddelområdet hen imod en reel omstilling.

Det er også en reel risiko, at Københavns Kommune ikke har mulighed for at nå målet på disse områder, hvis der ikke i 2015 kommer gang i initiativerne, som er indeholdt i dette budgetforslag.

### Tidligere afsatte midler

I budgetaftalen for 2011 er der som nævnt bevilliget midler til at etablere et Klimasekretariat, som kan understøtte Københavns Kommunes mål om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Der er i budgetaftalerne for 2013 og 2014 endvidere givet midler til implementering af andre indsatser i KBH 2025 Klimaplanen. Det omfatter blandt andet udskiftning af gadebelysning, demonstrationsprojekter, intelligent trafikstyring, solceller m.v.

Det er anslået, at implementering KBH 2025 vil betyde kommunaløkonomiske udgifter på i alt 2,7 mia. kr. i perioden frem til 2025, hvoraf ca. 0,6 mia. kr. på nuværende tidspunkt er finansieret via budgetaftalerne.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Budgetaftale 2011	3.000	3.000	3.000	3.000			
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>			
<i>Heraf forbrugt</i>	<i>3.000</i>	<i>3.000</i>	<i>3.000</i>	<i>3.000*</i>			

Note: \* Midlerne er disponeret.

### Henvisninger

Der udarbejdes pt. en samlet handlingsplan for energirenovering i Københavns Kommune. Der vil på baggrund af dette blive udarbejdet supplerende materiale og analyser i sommeren 2014.

### Bilag

Bilag 1 – Beskrivelse af projektfaser



## **TM40a Bilag I. Beskrivelse af projektfaser**

### *Projektets faser*

I projektets 1. fase udvælges ejendomme i de 4 projekter og de første analyser og vurderinger gennemføres. Der udarbejdes 20-årige investeringsplaner for de enkelte ejendomme og den første bundling af projekter beskrives og forelægges ejerne. Der etableres netværk mellem ejerne inden for hver type ejendomme.

I projektets 2. fase tages beslutning om investeringer i renoveringer i de enkelte ejendomme. Her er kontakten til myndigheder, finansieringsinstitut, arkitekt, ingeniører og håndværkere i fokus. Projektet skal gøres klar. Netværket skal være aktivt i denne fase.

I projektets 3. fase gennemføres de planlagte projekter og konsulentarbejder som katalytisk bygherrerådgiver med ekstra fokus på energi, miljø og klima. Projektet skal kun finansiere denne ekstra fokus. De øvrige bygherrerådgiveropgaver skal dækkes via projektets almindelige finansiering.

I projektets 4. fase evalueres det samlede projekt, og der gennemføres evalueringer undervejs. Her samles også op, og der udarbejdes et erfaringskatalog og en eksempelsamling.

Som en særlig indsats i projektet skal opbygges netværk mellem ejer- og lejergrupper i de enkelte bygningsgrupper. Disse netværksgrupper skal bruges til opbygning og deling af viden, samt udveksling af erfaringer. De vil også indgå i forhold til udarbejdelse af erfaringskatalog og eksempelsamlingen.



## TM4I Cykelby for alle – Covernotat



21. august 2014

Sagsbehandler  
Anja Larsen

### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Baggrund

Cykeltrafikken i København, målt i antal km. cyklet pr. dag, er på det højeste niveau i ca. 50 år og spiller en central rolle for mobiliteten i København. For at få endnu flere til at vælge cyklen, skal fremkommelighed, tryghed og sikkerhed styrkes de steder, hvor der er meget cykeltrafik. Både i form af sammenhængende ruter, bedre fremkommelighed og kapacitet samt tryggere cykelforhold, der gør det attraktivt at cykle for børn og andre mindre rutinerede cykelbrugere.

Indsatserne bygger på en grundig inddragelse af borgere og relevante virksomheder og organisationer, således at de, der færdes på cykel i byen, har indflydelse på, hvordan forholdene optimeres. Med Folketingets trafikforlig, der blev indgået den 12. juni 2014 om "Metro, Letbane, nærbane og cykler" med en pulje til supercykelstier og cykelparkering i hele landet (180 mio. kr.), kan der i forbindelse med udmøntning af puljen udløses tilskud til projekterne.

### Indhold

For at opnå den ønskede effekt er der fokus på fem tiltag, som beskrives i det følgende. Den samlede pris er 150 mio. kr., og hovedparten af indsatserne forventes gennemført medio 2017. De fem tiltag er samlet i følgende tre budgetnotater:

#### **TM41e. Cykelby for alle – Bedre fysiske rammer**

- Tiltag 1. Fire forbindelser i verdensklasse
- Tiltag 2. PLUSkapacitet – Bedre fremkommelighed
- Tiltag 3 Tryggere københavnere på cykel

#### **TM41f. Cykelby for alle – Inddragelse af borgere og virksomheder**

- Tiltag 4. Inddragelse af borgere og virksomheder

#### **TM41g. Cykelby for alle – Cykelparkering**

- Tiltag 5. Tietgensbro, cykelparkering

## **Ad TM41e. Cykelby for alle – Bedre fysiske rammer**

### *1. Fire forbindelser i verdensklasse (80 mio. kr.)*

Forslaget indeholder anlæg af 13 km. grønne cykelruter og lokale ruter, som skaber sammenhæng mellem nye og gamle byområder, udsatte byområder og ikke-udsatte byområder samt nye rekreative og grønne byrum. Desuden aflaster de centrale korridorer som Istedgade, Amager Boulevard og Frederikssundsvej. De konkrete forbindelser er:

- Amagerruten
- Carlsbergkorridoren, inkl. Gåsebæksvejforbindelsen
- Husumforbindelsen til Vestvoldruten og Tingbjerg
- Hareskovruten

### *2. PLUSkapacitet – Bedre fremkommelighed (40 mio. kr.)*

Forslaget indeholder initiativer til forbedret kapacitet for cykeltrafikken, inklusiv nye og bredere cykelstier på steder med trængsel. Initiativerne vil medføre reduceret rejsetid, forbedret sikkerhed, tryghed og komfort for cyklisterne samt eliminere kapacitetsproblemer på cykelnettet. Indsatsen forventes at give en kapacitetsudvidelse af centrale strækninger på omkring 50 % på hovedparten af de i alt ca. 4,2 km., hvor der i alt er omkring 65.000 daglige cykelture. Indsatsen suppleres med en adfærdskampagne, der opfordrer til mere hensyn i trafikken på tværs af trafikarter, som samtidig vil bidrage til bedre fremkommelighed.

### *3. Tryggere københavnere på cykel (25 mio. kr.)*

Mange steder i København er kryds og strækninger udformet på en måde, der opleves som utrygt for cyklister. Dette forhold afholder mindre rutinerede cyklister fra at cykle. Samtidigt er forældede trafikløsninger med til at skabe unødigt uklarhed om, hvor cyklister bør placere sig optimalt, også i forhold til biler og busser. De optimerede krydsforhold vil være med til at sikre attraktive cykelforhold. Forslaget lægger op til en indsats som baseres på en grundig borgerinddragelsesproces, hvor københavnernes udpeger de 10-20 mest utrygge steder i byen, som efterfølgende optimeres med henblik på at styrke trygheden. Indsatsen koordineres med det generelle trafiksikkerhedsarbejde.

## **Ad TM41f. Cykelby for alle – Inddragelse af borgere og virksomheder**

### *4. Inddragelse af borgere og virksomheder (3 mio. kr.)*

Der er stor interesse blandt borgere og virksomheder for at bidrage til, at flere cykler i København. For at understøtte det frivillige og erhvervs-mæssige engagement vil Teknik- og Miljøforvaltningen etablere samarbejde med virksomheder, lokale organisationer og frivillige med henblik på at knytte cykelfremmende initiativer tættere til målgruppen. Som eksempler kan nævnes:

- Bred interesse blandt københavnere om at deltage som frivillige i projekt om cykling for ældre i samarbejde med plejehjem.
- Succes med virksomhedsnetværk hvor arbejdspladser inspirerer hinanden til at optimere forholdene for medarbejdere, der cykler
- Samarbejde med lokale iværksættere og producenter om udvikling og eksport af cykelrelaterede produkter og services.

- Stor efterspørgsel efter cykelkurser for indvandrerkvinder i samarbejde med lokaludvalg og helhedsplaner.

## Ad TM41g. Cykelby for alle – Cykelparkering

### 5. Tietgensbro – Cykelparkering (2 mio. kr.)

Inden 2020 skal Banedanmark udskifte Tietgensbroen ved Hovedbanegården. I den forbindelse ønsker Københavns Kommune og DSB, at undersøge muligheden for at redesigne broen med henblik på at skabe markant bedre forhold for cykelparkering samt for gående og ventende ved Hovedbanegården, som i dag oplever utilstrækkelige forhold. Projektet består i udarbejdelse af et grundigt gennearbejdet forslag til hhv. en ”basis-plus”-løsning med ca. 250 ekstra cykelparkeringspladser og en ”hollandsk løsning” med 2.000-3.000 ekstra cykelparkeringspladser. Derudover vil projektet indeholde forslag til bedre byrum, inklusiv bredere fortov og cykelstier, samt forbedrede venteforhold på Tietgensbro.

### Økonomi

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på 150 mio. kr. Ved anlæg af nye forbindelser vil der blive etableret nye arealer, som skal vedligeholdes i forhold til stand og fremkommelighed. Som en konsekvens af dette skal der tilføres yderligere servicemidler fra 2016 og frem. Der skal afsættes midler til at dække indtægtstab ved nedlæggelse af parkeringspladser i rød og grøn zone.

Tabel 1. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		15.500	6.000	2.000		23.500	15.500*
- Udførelse		4.000	55.000	66.000	1.500	126.500	4.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>19.500</b>	<b>61.000</b>	<b>68.000</b>	<b>1.500</b>	<b>150.000</b>	19.500*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift**			150	300	550	1.000	
- Provenutab p-pladser			350	570	920	1.840	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>500</b>	<b>870</b>	<b>1.470</b>	<b>2.840</b>	

Note: \*\*Der er ikke indhentet præcise bud på vedligeholdelse og drift, men beløbet er et skøn, bl.a. baseret på en ca. pris pr. km cykelsti på 20.000 kr.

### Tidsplan

Indsatsen tilrettelægges, så anlægsarbejderne igangsættes gradvist. De fire forbindelser og PLUS-kapacitets-forbedringerne startes op med det samme og forventes udført i perioden medio 2016-medio 2017. Samtidig igangsættes grundig dialog med københavnerne med henblik på identifikation af trafikalt utrygge steder i byen for cyklister. Anlæg af tryggere cykelløsninger påbegyndes efterfølgende og forventes som hovedregel færdig primo 2018. De understøttende projekter med inddragelse af borgere og virksomheder løber jævnt fordelt over perioden 2015-2017.



Tabel 2. Tidsangivelse

Indsats	2014		2015		2016		2017		2018	
Anlæg, Fire forbindelser (Tiltag 1) + PLUSkapacitet (Tiltag 2)										
Inddragelse af borgere og virksomheder (Tiltag 4)										
Borgerinddragelse, Tryggere københavnere på cykel. (Tiltag 3)										
Anlæg, Tryggere københavnere på cykel (Tiltag 3)										
Projektering, Tietgensbro (Tiltag 5)										

### Bilag

Bilag 1. Fire forbindelser i verdensklasse – Projektoversigt

Bilag 2. PLUSkapacitet i cykelnettet – Projektoversigt

Bilag 3. Fire forbindelser i verdensklasse – Kort

Bilag 4. PLUSkapacitet i cykelnettet – Kort



## TM41e Cykelby for alle – Bedre fysiske rammer



21. august 2014

Sagsbehandler  
Anja Larsen

### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (angiv udvalg)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Baggrund

Cykeltrafikken i København, målt i antal km. cyklet pr. dag, er på det højeste niveau i ca. 50 år og spiller en central rolle for mobiliteten i København. Samtidig vokser indbyggertallet i København og dermed trafikken generelt. For at byens samlede cykelnet fortsat kan håndtere stigningen i trafikken til gavn for den samlede fremkommelighed, bør cykelinfrastrukturen udvides.

Med Folketingets trafikforlig, der blev indgået den 12.6.2014 om ”Metro, Letbane, nærbane og cykler” med en pulje til supercykelstier og cykelparkering i hele landet (180 mio. kr.), kan der i forbindelse med udmøntning af puljen udløses tilskud til projekterne.

### Indhold

”Cykelby for alle – bedre fysiske rammer” indeholder følgende tre tiltag:

#### Fire forbindelser i verdensklasse

Grønne cykelruter og lokale ruter af høj kvalitet fra start til slut binder byen sammen på cykel. De fire forbindelser er:

- Amagerruten, som er en grøn cykelrute fra Vester Søgade til kommunegrænsen i Tårnby.
- Carlsbergkorridoren inkl. Gåsebæksvejforbindelsen, som er en grøn cykelrute fra Valby Station til Inderhavnsbroen.
- Husumforbindelsen, som er en lokal forbindelse fra Tingbjerg til Frederikssundsvej over Vestvoldruten, hvor projektet er koordineret med Områdefornyelse Husum.
- Hareskovruten, som er en grøn cykelrute til Nordvestpassagen.

#### PLUSkapacitet i cykelnettet

Nye og bredere cykelstier og optimerede kryds på 10-15 steder i byen vil bidrage til forbedret fremkommelighed og reduceret rejsetid samt forbedre sikkerhed og tryghed på cykel. Følgende steder er inkluderet:

#### Anlæg af cykelstier

- Hillerødgade (fra Borups Allé til kommunegrænsen samt en del af Lundtoftegade).
- Vendersgade (fra Nørre Søgade til Nørre Voldgade).

#### Bredere cykelstier

- Gothersgade (fra Nørre Søgade til Nørre Voldgade).
- Bredgade (fra Nyhavn til Esplanaden).
- Amagerfælledvej (fra Christmas Møllers Plads til Njalsgade).
- Punktindsatser for bedre fremkommelighed (eliminering af mindre flaskehalse i kryds og på strækninger).
- Frederikssundsvej (fra Nørrebro Station til Bellahøj, punktvis forbedringer).
- Kampmannsgade (fra kommunegrænsen til Vester Farimagsgade) samt projektudvikling af Damhusdæmningen.

#### Byrum

- Aksel Heides Plads (sammenhæng mellem Bryggebroen og Islands Brygge).

Indsatsen suppleres med en adfærds-kampagne, der opfordrer til mere hensyn i trafikken på tværs af trafikarter, hvilket samtidig vil bidrage til bedre fremkommelighed.

Forslaget indeholder derudover en Optimeringsplan KBH Cykelby 2025, som inkluderer indledende projektmodning, herunder prisoverslag, effektivvurderinger og borgerdialog om PLUSnettet.

For både PLUSkapacitet og de fire forbindelser gælder det, at de er koordineret med klimainsatser, herunder dampoplægning og skybrudsplaner. Denne sammenhæng fremgår af bilag 1 (TM41a) og 2 (TM41b).

#### Tryggere københavnere på cykel

Optimerede krydsløsninger og eliminering af ”missing links” 10-20 steder i byen vil styrke trygheden, sikkerheden og fremkommeligheden samt sikre cykelforhold med en kvalitet, der gør dem attraktive for mindre rutinerede cykelbrugere, også i myldretiden. Stederne udpeges på baggrund af grundig borgerinddragelse. En mere detaljeret beskrivelse af projekter og forbindelser fremgår af bilag 1-4 for mere.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Målet er fastholdelse af eksisterende cykelture, skabelse af nye ture og heraf følgende sundhedsgevinster samt kortere rejsetid for eksisterende ture, og færre gener for andre transportformer.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Fire forbindelser i verdensklasse	- Stigning på 20 % i cykeltrafikken på de pågældende forbindelser.
PLUSkapacitet i cykelnettet	- Udvidelse af kapacitet på 50 % på hovedparten af de i alt ca. 4,2 km trængselsramte strækninger

	med 65.000 daglige cykelture samt forbedret rejsetid og tryghed på 5-10 %.
Tryggere københavnere på cykel	- Reduktion af konflikter på udvalgte steder med 50 % - Stigning i tryghed blandt cyklister på 10-15 %.
Beskæftigelseseffekt (145 mio. kr.)	174 årsværk

### Bydele

Der er konkrete projekter i alle bydele på nær Østerbro og Vanløse, men projektet ”Tryggere københavnere på cykel” baseret på inddragelse af borgere og virksomheder kan meget vel resultere i projekter i disse områder.

### Økonomi

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på 145 mio. kr. Ved anlæg af nye forbindelser vil der blive etableret nye arealer, som skal vedligeholdes i forhold til stand og fremkommelighed. Som en konsekvens af dette skal der tilføres yderligere servicemidler fra 2016 og frem. Der skal afsættes midler til at dække indtægtstab, som følger af nedlæggelse af parkeringspladser i rød og grøn zone.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Forprojektering		12.500	5.000	1.000		18.500	12.500*
- Anlæg		4.000	55.000	66.000	1.500	126.500	4.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>16.500</b>	<b>60.000</b>	<b>67.000</b>	<b>1.500</b>	<b>145.000</b>	<b>17.000*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			150	300	550	1.000	
- Provenutab p-pladser			350	570	920	1.520	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>500</b>	<b>870</b>	<b>1.470</b>	<b>2.520</b>	

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Maj 2015 – August 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2016 – Oktober 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2016 – December 2018

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Risikoen i forbindelse med den samlede indsats anslås til middel.

Der er tale om vidt forskellige projekter, men ingen af projekterne vurderes at være meget komplicerede. Høring og lokal dialog kan dog give anledning til forsinkelser og dermed forsinke fremdriften. Det samme kan ske, hvis der opstår problemer med eksempelvis tilladelser fra politiet og fredningsbestemmelser. Dette kan påvirke muligheden for og udformningen af visse kryds og delstrækninger på de grønne ruter.

En generel risiko udgøres af behovet for koordinering med øvrige anlægsarbejder i byen, som eksempelvis arbejdet med metroen, sikringen af trafikafvikling i anlægsperioden, uforudsete ledninger, øgede anlægsudgifter som følge af stigende entreprenørpriser og stigende udgifter til afvikling af trafikken i anlægsperioden.

Aktiviteterne påvirker fremkommeligheden i byggeperioder, men projekterne vil indarbejde håndtering af trafikafvikling generelt og med særligt fokus på bustrafikken.

### Tidligere afsatte midler

Der er siden 2006 afsat midler til cykelprojekter i cykelpakkerne.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Budgetaftale 2006 (CP I)	35.000										
Budgetaftale 2007 (CP II)		25.000	25.000	25.000							
Budgetaftale 2008 (CP III)			25.000	25.000	25.000						
Overførselssagen for 2009 til 2010 (CP Ø)						45.000	50.000	5.000			
Budgetaftale 2011 (CP IV)						16.000	55.000	4.000			
Budgetaftale 2012 (CP V)							75.000				
Budgetaftale 2013 (CP VI)								2.000	53.500	19.500	
Overførselssagen for 2012 til 2013 (CP VII)								3.000	12.000	15.000	
Budgetaftale 2014 (CP VIII)									10.000	40.000	
Overførselssagen for 2013 til 2014									3.000	2.500	6.500
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>35.000</b>	<b>25.000</b>	<b>50.000</b>	<b>50.000</b>	<b>25.000</b>	<b>61.000</b>	<b>180.000</b>	<b>14.000</b>	<b>78.500</b>	<b>77.000</b>	<b>6.500</b>
<i>Heraf forbrugt *</i>	<i>35.000</i>	<i>25.000</i>	<i>50.000</i>	<i>50.000</i>	<i>25.000</i>	<i>61.000</i>	<i>180.000</i>	<i>14.000</i>	<i>78.500</i>	<i>77.000</i>	<i>6.500</i>

### Henvisninger

- Trafikken i København – Trafiktal 2008-2012; Teknik- og Miljøforvaltningen, 2013.
- Cykelregnskabet 2012; Teknik- og Miljøforvaltningen, 2013.
- Fra asfalt til adfærd – Kvalitativ undersøgelse af københavnernes transportadfærd; Is it a bird for Teknik- og Miljøforvaltningen, 2013.



## TM4If Cykelby for alle – Inddragelse af borgere og virksomheder (rev. 5. september 2014)

14. august 2014

Sagsbehandler  
Anja Larsen



Ældre får en tur i det fri af frivillige



Test af cykler, virksomhedsnetværk Amager

### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (angiv udvalg)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Baggrund

Der er stor interesse blandt borgere og virksomheder for bedre cykelforhold og for at bidrage til, at flere cykler i København. Samtidig har evalueringer vist, at tiltag i form af inddragelse af borgere, information, partnerskaber m.m. på effektiv vis, målt i effekt pr. krone, understøtter brugen af forbedret cykelinfrastruktur.

### Indhold

Det foreslås, at der etableres en pulje til tilskud til borger- og virksomhedsrettede initiativer med fokus på fremme af cykling. I den indledende screeningsfase inddrages en bred vifte af aktører bl.a. på baggrund af samarbejder i regi af Sharing Copenhagen, udsatte boligområder, virksomhedsnetværk samt frivillighedsprojekter. Andre forvaltninger såsom Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen samt Økonomiforvaltningen og vil blive inddraget i udvælgelsen af relevante samarbejdspartnere.

Konkrete initiativer screenes dels med fokus på det lokale engagement og efterspørgslen efter de pågældende tilbud/services, dels nærhed til igangværende og kommende cykelinfrastrukturprojekter med henblik på at optimere den lokale forankring af disse. På baggrund af screeningen forelægges 10-40 udvalgte initiativer Teknik- og Miljøudvalget til beslutning før den endelige udmøntning af puljen.

Som eksempler på understøttede tiltag kan nævnes:

- Cykelfremme for ældre i samarbejde med plejehjem og frivillige.
- Lokale virksomhedsnetværk, hvor arbejdspladser inspirerer hinanden til at optimere forholdene for medarbejdere, der cykler, f.eks. på ydre Østerbro knyttet til etablering af Svanemølleruten.
- Samarbejde med lokale iværksættere og producenter om udvikling og eksport af cykelrelaterede produkter og services.
- Cykelkurser for indvandrerkvinder, cykellegebaner og cykelværksteder i udsatte boligområder i samarbejde med lokaludvalg m.fl., som er geografisk knyttet til f.eks. etableringen af Nordvestpassagen på Nørrebro.

### Overordnede målsætninger og effekter

Evalueringer fra tidligere lignende indsatser har vist, at denne type tiltag har en effekt på adfærd og holdninger. Eksempelvis viste evalueringen af Formel M-projektet, at andelen der cykler steg 12 % og antallet der kører i bil faldt 10 % på de medvirkende arbejdspladser. En evaluering af test af el-cykler i arbejdssammenhæng i Holland viste, at 60 % af bilisterne mente, at el-cykler kunne opfylde deres pendlingsbehov, og 36 % af deltagere angav, at de havde planer om at købe en el-cykel i den nærmeste fremtid. Projektet vil bygge på erfaringer fra disse og andre lignende projekter.

Herudover forventes følgende effekter:

- Flere cykler til arbejde som følge af mere cykelvenlige arbejdspladser.
- Flere borgerdrevne initiativer gennemføres på cykelområdet.
- Cykling øges i udsatte boligområder og styrker mobilitet, sundhed og erhvervsmuligheder for den enkelte.
- Klimaplanens mål om inddragelse af erhverv og arbejdspladser opnås.
- Effekten pr. investeret krone til cykelfremmende tiltag optimeres.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Screening af eksisterende initiativer	- Dialog med 20-40 lokale/frivillige aktører (borgere/organisationer). - Screening af 10-40 konkrete initiativer.
Pulje til understøttelse af initiativer	- 5-10 konkrete initiativer understøttet. - Heraf lokale initiativer igangsat i 1-5 udsatte boligområder. - 500-1000 deltagere berørt af initiativerne. - Inddragelse af minimum 100 frivillige borgere. - Inddragelse af minimum 10-30 private virksomheder /iværksættere.
Beskæftigelseseffekt (3 mio. kr.)	3,6 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København.

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter for i alt 3 mio. kr.

Tabel 2. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
Anlæg							
- Forprojektering (screening)		500	250	250		1.000	500*
- Anlæg (pulje)		500	750	750		2.000	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>		<b>3.000</b>	500*



## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Realiseringen af projekter, der baserer sig på samarbejde og partnerskaber med eksterne aktører, indebærer en usikkerhed i forhold til aktørernes engagement og ressourcer. Imidlertid har lignende projekter og løbende henvendelser til kommunen vist, at interessen for cykelfremmende projekter blandt borgere, lokale organisationer og virksomheder, generelt er høj, hvorfor engagementet ikke bør udgøre en markant risiko (eksempelvis var cykelkurser for indvandrerkvinder i Sjælør et af de mest populære initiativer nogensinde gennemført i området). Desuden er det projektets styrke, at det muliggør støtte og ressourcer til projekter, der i forvejen er forankret hos de eksterne partnere. Endelig kan projektets udbredelse skaleres alt efter interessen blandt eksterne partnere.

### Tidligere afsatte midler

Tabel 3 Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tilflytter-kampagne*	620	900	160				
Indvandere på cykel <sup>†</sup>	610	600	400				
Pimp 'n' pump cykelværksted Skt. Kjelds Kvarter				42	25		
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.230</b>	<b>1.500</b>	<b>560</b>	<b>42</b>	<b>25</b>		
<i>Heraf forbrigt*</i>	<i>1.230</i>	<i>1.500</i>	<i>560</i>	<i>42</i>	<i>25</i>		

Note: \* Inkl. statsligt tilskud. \*\* De afsatte midler er disponeret.

### Henvisninger

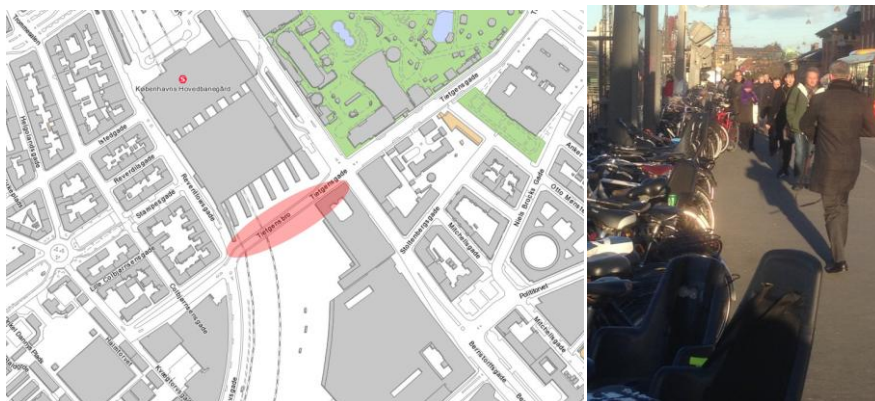
- Mobility Management-tiltag for øget cykling i Københavns Kommune; Trivector for Københavns Kommune.
- Fra asfalt til adfærd – Kvalitativ undersøgelse af københavnernes transportadfærd; Is it a bird for Teknik- og Miljøforvaltningen, 2013
- Hållbart resande i praktiken: Trafikverket og Sveriges Kommuner og Landsting, 2011.



## TM41g Cykelby for alle – Tietgensbro, cykelparke- ring

21. august 2014

Sagsbehandler  
Anja Larsen



### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Baggrund

Inden 2020 skal Banedanmark udskifte Tietgensbro ved Hovedbanegården. I den forbindelse ønsker Københavns Kommune og DSB at undersøge muligheden for, at udskiftningen af broen samtidig udnyttes som en unik lejlighed til at skabe bedre forhold for cykelparkering, cykling, gang og den øvrige trafik på broen. Der vurderes at være behov for ca. 3.000 ekstra cykelparkeringspladser på broen.

### Indhold

Det foreslås, at der afsættes midler til at udarbejde to forslag til en udvidelse af Tietgensbroen som supplement til den '1:1 udskiftning', som finansieres af Banedanmark. De to ekstra forslag vil beskrive:

1. En "BasisPlus" løsning med ca. 250 ekstra cykelparkeringspladser og øvrige mindre forbedringer af broen sammenlignet med i dag.
2. En "Hollandsk løsning" med 2.500-3.000 ekstra cykelparkeringspladser samt bredere fortov og cykelstier på broen.

Medio 2015 fremlægges disse forslag for Teknik- og Miljøudvalget, som på den baggrund skal tage endeligt stilling til om der ønskes en af løsningerne – og i givet fald hvilken løsning der ønskes. Eventuelt behov for anlægsmidler udløst af denne beslutning skal afsættes i budget 2016 for at sikre sammenhæng med Banedanmarks tidsplan. Som en del af fremlæggelsen af de gennemarbejdede forslag, vil der også blive fremlagt bud på aftale med DSB og Banedanmark, hvad angår fordeling af anlægsudgift og driftsansvar.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Der laves en vurdering på baggrund af fremskrivning af passagerdata, cykeltrafik og Transportvaneundersøgelsen, der er udarbejdet af Københavns Kommune, DSB og Trafikstyrelsen, som vurderer, at behovet for cykelparkering ved Hovedbanegården er 3.000 ekstra pladser i 2020. Ved at udvide Tietgensbroen til etablering af tilstrækkelige cykelparkeringspladser imødekommes dette behov samtidig med, at der skabes bedre forhold for både cykeltrafik og fodgængere og et markant mindre "rodet" byrum end i dag.

Hertil kommer at projektet vil indebære bedre adgang til/fra fjern-, regional- og S-tog. Udformningen koordineres endvidere med den forventede fremtidige busbetjening af broen, som forventes reduceret efter åbningen af Ringmetroen, og Metrostationen Reventlowsgade/Stampesgade

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Projektering BasisPlus-løsning Projektering "hollandsk løsning" med ca. 3.000 cykelparkeringspladser	Gennemarbejdet beslutningsgrundlag for om projekt der potentielt markant kan forbedre et vigtigt byrum og muligheden for at kombinere gang og cykel med tog.
Beskæftigelseseffekt (2 mio. kr.)	2,4 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Bydele

Projektet vedrører Indre by.

### Økonomi

Københavns Kommunes bidrag til projektering er 2 mio. kr., hvor et lignende tilskud fra DSB formentlig vil være en forudsætning. Hertil kommer, at Banedanmark finansierer projekteringen af 1:1 udskiftningen af broen.

Banedanmark forventes under alle omstændigheder at finansiere en 1:1 udskiftning af broen. Der er foretaget en indledende projektering i juli 2014, der kvalificerer anlægsoverslaget for de forskellige løsninger, som vil blive forelagt styregruppen på et møde den 28. august 2014. Det vil være afgørende med en medfinansiering fra statens side, men baseret på 50 % medfinansiering skønnes det, at Københavns Kommunes samlede udgift i tilfælde af scenarie "hollandsk løsning" vil være 200-300.000 mio. kr., og for scenarie BasisPlus løsning 75-150 mio. kr. Den endelige udgift for Københavns Kommune vil dog i stort omfang afhænge af hvilken fordelingsnøgle, der aftales med staten og DSB.

Tabel 2. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
Anlæg							
- Forprojektering		2.000				2.000	2.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>2.000</b>				<b>2.000</b>	<b>2.000*</b>

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

De kommunale midler til projekteringen vil kun blive udmøntet, hvis der foreligger begrundet forventning om statslig medfinansiering. DSB's interesse i en medfinansiering af projekteringen forventes afklaret i umiddelbar forlængelse af, at Københavns Kommunes budgetaftale for 2015 er vedtaget. Hvis staten eller DSB ikke ønsker at afsætte midler til

anlæg, vil det enten medføre større udgifter for Københavns Kommune, en nedskaleret løsningsmodel eller at projektet må opgives og midlerne føres tilbage til kommunekassen.

### Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til cykelparkering i budgetaftalerne.

Tabel 3. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Budgetaftale 2013			10.000				
Budgetaftale 2014				2.500			
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>10.000</b>	<b>2.500</b>			
<i>Heraf forbrugt</i>			<i>10.000</i>	<i>2.500</i>			

Note: \* De afsatte midler er disponeret.

Cykelby for alle, Budget 2015

(Version 2014-09-11 kl 16.30)

Projekt nr	Sted/projekt	Fra og til	Beskrivelse af projektet	Tema	Projekt pris (skøn)	P-Zone	P-pladser			Behov for nedlæggelse	Provenutab (grøn+ rød zone)	Trafik på hverdage (HVDT)		Del af			Længde	
							Lige side	Ulige side	I alt			Bedste bud	Mio. kr.	Biler	Cykler	Plus-net		Grøn rute
					Mio. kr.													
1	Gothersgade	Nørre Søgade - Nørre Voldgade (nordside)	Inden for de eksisterende økonomiske rammer af projekt Farumruten, kan der på omkring halvdelen af denne strækning, etableres bredere stier. Med dette supplement kan hele strækningen få bredere cykelstier. Der er mulighed for koordinering med dampkonvertering. (Bemærk at bittal er kunstigt lave som følge af lukning ved Nørre Voldgade)	Bredere cykelsti	2,5	Grøn	15		15	0	0	4800	13400	ja	nej	ja	500	
2	Axel Heides Plads - Kobling til Bryggebroen	Sammenhæng mellem Bryggebroen og Islands Brygge	Formålet er at skabe et bedre byrum og en bedre forbindelse fra Axel Heides Gade til Bryggebroen. Området er i dag præget af uklare trafikforhold for både fodgængere og cyklister. Det er hensigten at skabe et mere sikkert og overskueligt byrum, der også er smukt at færdes i. Projektet indebærer, at kommunen etablerer cykelsti og fortov samt belysning på det areal mellem Axel Heides Gade og Bryggebroen, der er ejet af grundejerforeningen Havnestad. Det er formentlig en forudsætning for projektet at grundejerforeningen finansierer og etablerer grusbelægninger og plantning af træer. Etableringen af byrummet skal derfor ske i samarbejde med grundejerforeningen. Der er 11.100 cyklister, som krydser Bryggebroen dagligt, mens yderligere 2.300 fodgængere krydser broen. En stor del af denne trafik bliver afviklet på Axel Heides Plads. Projektet kan indebære behov for ekspropriering.	Byrum / fremkommelighed	2,3	Udenfor zone	0	0	0	0	0	0	11100	ja	ja	ja	60	
3	Hillerødgade	Fra Borups Alle - kommunegrænsen, og lidt ved Lundtoftegade	Frederiksberg Kommune etablerer i 2014 cykelsti på de dele af Hillerødgade, hvor der ikke er cykelsti idag. Ved at etablere cykelsti på de dele af Hillerødgade i Københavns Kommune som i dag mangler cykelsti, vil denne strækning kunne aflaste andre strækninger i området. Gadens grønne islet søges forbedret i projektet. Der er potentiale for koordinering med skybrudsstiltag	Cykelsti	4,5	Udenfor zone	46	44	90	44	0	20440	3100	nej	nej	nej	380	
4	Amagerfælledvej	Fra Christmas Møllers Plads - til Njalsgade	Udvidelse af eksisterende cykelstier langs Amagerfælledvej til PLUSnet standard. Projektet giver bla. bedre adgang mellem Ørestadsruten (Ørestad) og Christmas Møllers Plads. Projektet vil have et særligt fokus på busdriften i udvikling af løsninger.	Bredere cykelsti	6,45	Blå	6	13	19	7	0	19900	5700	ja	ja	nej	1420	
5	Punktindsatser for bedre fremkommelighed		Hovedparten af denne pulje anvendes til egenfinansiering af et projekt om bedre fremkommelighed i kryds, som har opnået 40 % tilskud fra den statslige cykelpulje. Projektet som har opnået støtte, omfatter kryds ved H.C. Andersens Boulevard/Farimagsgade, Frederiksborggade/Søtorvet og Ingerslevsgade/Dybbølsgade. Den resterende del af puljen anvendes til mindre indsatser målrettet eliminering af flaskehalse i cykelnettet, fx på Blegdamsvej nær Trianglen. Det kan blive nødvendigt at nedlægge enkelte parkeringspladser. Den præcise placering vil da fremgå af indstilling til Teknik- og Miljøudvalget vedrørende udmøntning af puljen.	Bredere cykelsti / Kryds	3,85					7	0	-	-	Oftest	Oftest	Oftest	-	
6	Frederikssundsvej	Peter Ipsens Allé - Tomgårdsvej	Projektet indeholder forbedringer af cykelforholdene på strækningen, som koordineres med det eksisterende busprojekt på Frederikssundsvej. Projektet er sammenfaldende med både Farum-ruten og Ballerup-ruten (Supercykelstier). Projekt mellem Peter Ipsens Allé og Tomgårdsvej giver yderligere, markant forbedring af forholdene på både Farum- og Ballerupruten, så strækningen lever op til Supercykelstiveau. Forbedringen er indeholdt som option i indstilling vedrørende busprojekt på Frederikssundsvej. Lokalvejen mellem Peter Ipsens Allé og Tomgårdsvej ombygges, så der kommer cykelsti. Samtidig udvides fortovet og der etableres plads til kortere ophold og mere plads til træer, fodgængere og cykelparkering langs ejendommene. Dette projekt har ingen parkeringskonsekvenser, udover dem som det samlede Frederikssundsvejsprojekt indeholder.	Cykelsti	3,6	Udenfor zone				0	0	14000	7800	ja	nej	ja	160	
7	Albertslundruten Kampmannsgade og Damhusdæmningen	Kommunegrænse - Vester Farimagsgade og Damhusengen	Ved Kampmannsgade starter/ender Albertslundruten. Dette projekt indeholder forbedring af kapacitet og komfort på Albertslundruten mellem Vester Søgade og Vester Farimagsgade ved anlæg af cykelsti i begge sider, istedet for de nuværende cykelbaner. Derudover udføres en projektdudvikling af Albertslundrutens krydsning af Damhusengen, som vil sikre et sammenhængende og forbedret forløb for fodgængere og cyklister. Dette vil være en oplagt forsættelse af de forbedringer, der er planlagt på Hyltebjerg Alle.	Cykelsti	4,5	Grøn	23	26	49	1	0,01	6200	10000	ja	nej	ja	370	
8	Optimeringsplan KBH Cykelby 2025	PLUSnettet, indledende projektmodning, effektvurderinger, borgerdialog	Siden 1990 er cykeltrafikken over Søsnittet steget med mere end 70 %. Der kommer aktuelt ca. 1.000 nye borgere til København om måneden. KK har ambitiøse politiske målsætninger om at afvikle en stor del af trafikken på cykel. Derfor må der forventes en fortsat stigning i cykeltrafikken og et fortsat relativt højt investeringsniveau på cykelområdet. For at understøtte en sammenhængende og langsigtet planlægning på cykelområdet på linje med for eksempel planlægningen for bus- og metronettet udarbejdes der en optimeringsplan, der indeholder indledende projektmodning inkl. prisskøn og effektvurdering af potentielle kommende cykel projekter, herunder effekt på andre transportformer samt inkludering af de bymæssige og landskabelige værdier. En del af opgaven vil bestå i at kvalificere planen via inddragelse af københavnernes. Fokus vil være på de korridorer, der i Københavns Cykelstrategi er udpeget som særligt vigtige for fremkommeligheden på cykel (PLUSnettet).	Færdiggør e korridorer / Bredere cykelsti	1,5					0	0	-	-	ja	ja	ja	-	
9	Adfærdskampagne - mere hensyn i trafikken		Adfærdskampagne som er målrettet mere hensynsfuld adfærd i cykeltrafikken. Kampagnen har særligt fokus på steder med potentielle konfliktsituationer, fx udstigning fra bus på cykelsti og hurtig kontra langsom cykling på cykelstierne. Projektet har modtaget støtte fra den statslige cykelpulje. Potentielle samarbejdspartnere er Movia, FDM, Dansk Cyklist Forbund og Dansk Fodgængerforbund.	Adfærd og fremkommelighed	0,8					0	0							
10	Tietgensbro		Projektet består i udarbejdelsen af to projektforslag til en udvidelse af Tietgensbroen, som supplement til den '1:1 udskiftning' af broen, der finansieres af Banedanmark. De to projektforslag vil afdække mulighederne for en "BasisPlus" løsning med ca. 250 ekstra cykelparkeringspladser eller en "hollandsk løsning" med 2.500-3.000 ekstra cykelparkeringspladser samt bredere fortov og cykelstier på broen.	Cykelparkering	2					0	0	10.500	11.600	ja	nej	nej		
11	Jernbane Alle	Vanløse Alle - Bogholder Alle	Indeholder opgradering af cykelsti og -bane på den midterste del af Jernbane Allé. Projektet fjerner et missing link på Jernbane Alle, der i dag har cykelsti i den nordlige ende og hvor der allerede i Budget 2013 er afsat midler til cykelsti i den sydlige ende. Projektet kan eventuelt inkludere en mindre forbedring ved Finsensvej	Cykelsti	2,5	Uden for zone	7	0	7	7	0	8800	5500	ja	nej	nej	250	
12	Enghavevej	Fra Frederiksstadsgade og mod Vesterbrogade (vest siden)	Indeholder etablering af ca 180 meter cykelsti, hvor der i dag hverken er cykelbane eller cykelsti. I en sidegade etableres aflæsningsområde, hvilket betyder, at 3-4 p-pladser omdannes til dette formål i dagtimerne. Derudover nedlægges 11 parkeringspladser. Strækningen indgår i supercykelstien Indre Ringrute.	Cykelsti	2	Blå	11	0	11	11	0	17.200	9300	ja	ja	nej	180	
13	Raffinaderivej	Prags Boulevard til klubhus	Cykelsti, der vil forbedre forholdene markant for brugene af klubhuset til Sundby Boldklub på Raffinaderivej. Det skal afklares om der er mulighed for at etablere en dobbeltrettet cykelsti fra Raffinaderivej til den grønne cykelrute Amagergaden. En sådan vil dog inden for det afsatte beløb kun kunne etableres som grussti.	Cykelsti	1,5	Uden for zone		26	26	26	0			ja	ja	nej	150	
14	Husumforbindelsen fra Tingbjerg til Husumparken samt ad Korsager Allé til tunnel ved Åvendingen. Desuden lys på Vestvoldruten		HUSUMFORBINDELSEN skaber forbindelse mellem Tingbjerg og Husum. Forbindelsen starter sit forløb i Tingbjerg og krydser Vestvolden via en ny bro og følger Kobbelvænget til Frederikssundsvej og videre ad Korsager Alle til tunnelen under S-banen ved Åvendingen. På Korsager Allé ved Smørumvej tilføjes et sydgående forløb af Smørumvej og et kort stykke ad Karlslundevej til Husum skole/ Husumparken. Forbindelsen skaber kontakt mellem det udsatte boligområde, Tingbjerg, Frederikssundsvejsområdet og området sydvest her for. Det skønnes, at etableringen af Husumforbindelsen vil beløbe sig til ca. 25 mio. kr. Forbindelsen forventes at indeholde følgende større anlægsselementer: - Stitlslutning i/til Tingbjerg, delvist ad eksisterende stier/veje (2 mio.kr.) - Bro over Vestvoldens voldgrav, kan etableres hvor der tidligere har været en bro og er et derfor begrænset indgreb i det fredede voldanlæg, hvilket øger sandsynlighed for godkendelse fra relevante myndigheder (7,3 mio.kr.) - Den centrale del af Husumforbindelsen fra Voldgaden og ad Kobbelvænget til Frederikssundsvej og herfra frem til Husumparken (10 mio. kr.). Indeholder, foruden trafikale ændringer, også opholdsarealer mm. Den centrale del af Husumforbindelsen er prissat og har samme indhold, som et oplæg fra Områdeforyselsen Husum. - Bedre cykelforhold på Korsager Allé til tunnel under S-banen ved Åvendingen (1,7 mio. kr.) - Vestvoldruten krydser Husumforbindelsen, og etablering af belysning på Vestvoldruten indgår i dette projekt. (4 mio. kr.)	Cykelrute	25	Udenfor p-zone	159	225	384	177	0				Nej	Ja	Ja	820
15	Hareskovruten fra Nordvestpassagen		HARESKOVRUTEN er planlagt til at strække sig fra Utterslev Mose til Søerne. Når Hareskovruten er fuldt etableret vil den forbinde Københavns bymidte med store grønne rekreative skov- og søområder umiddelbart nord for kommunen. Ruten forløber gennem det befolkningstætte Nørrebro, Superkilen og Nordvestkvarteret og er planlagt til at løbe parallelt med større indfaldsveje til Københavns centrum. Den løber via Rentemestervej, som er en central forbindelse i Nordvest med blandende bolig og erhvervsbebyggelse, små og større bygninger, gadetræer og markante terrænforhold. Den foreslåede etape omfatter strækningen mellem Nordvestpassagen og Frederiksborgvej.  NORDVESTPASSAGEN bliver et vigtigt knudepunkt på det grønne cykelrutenet, fordi den sikrer Nørrebrobrutens forløb mod nord over Lersøparken i retning af Lyngbyvej og udgør udgangspunktet for Hareskovruten. Projektet korrigeres med udviklingsplanerne for Bispebjerg Nordvest.  Ruten/passagen forventes at indeholde følgende større anlægsselementer: - Tilkørsel og nedgang til tunnelen v. Nordvestpassagen som inkluderer en dobbeltrettet cykelsti på Fyrbødervej frem til Lygten (ca. 5 mio. kr.) - Tilpasning af krydsning v. Lygten (ca. 1 mio. kr.) - 180 meter dobbeltrettet cykelsti mellem Lygten og Bygmestervej til Rentemestervej (ca. 3 mio. kr.) - Trafikdæmpende foranstaltninger på Rentemestervej mellem Bygmestervej og Frederiksborgvej (ca. 1 mio. kr.) - Sikring af krydsning ved Frederiksborgvej (ca. 2 mio. kr.)	Grøn Cykelrute / Fremkommelighed	12	Udenfor p-zone	29	50	79	22	0				Nej	Ja	Ja	650
	Sum		Det kan blive nødvendigt at ændre hele Rentemestervejs status fra privat fællesvej til offentlig vej. Forventes udført 2016-2017.		75		0	296	384	680	302	0,014	101840	77500			4940	